8 MAGGIO 1847. ANNO PRIMO. — N° 16.

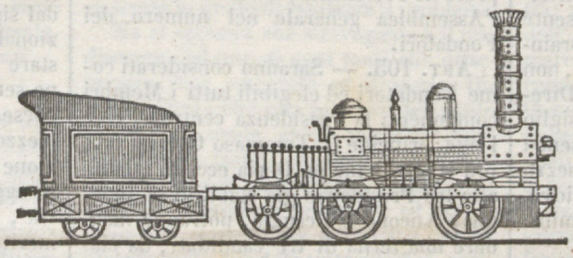
DIREZIONE
IN ROMA
Via Felice N. 121

La Locomotiva

SI PUBBLICA
ogni
GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.



CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA
Per sei mesi. . . . . ₸ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO
(franco ai confini)
Per sei mesi. . . . . ₸ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE PER GLI AZIONISTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE E D'ALTRE SOCIETA' INDUSTRIALI

Avviso

La *Locomotiva* si è pubblicata il sabbato 8 invece del giovedì, per dar conto di ciò che si è operato dalla Società Nazionale il dì 7, termine stabilito dal Governo nella Notificazione del 26 marzo per presentare i nuovi progetti.

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — *Fusione della Società rappresentata dal sig. principe Doria colla Società Nazionale. Discorso del Principe D. Tommaso Corsini.* — *Modificazioni allo Statuto della Società Nazionale.* — *Presentazione dell'offerta fatta al Governo dalla Commissione della Società Nazionale, e di alcuni altri lavori forniti dalla Sezione tecnica.* — *Intorno alla fusione della Società Doria colla Nazionale* (Principe Conti). — *Riflessioni strategiche da considerarsi nella costruzione delle strade ferrate negli Stati Pontificii* (Camillo Ravioli). — Strade ferrate estere. — *Statistica della strada di New-York in attività.* — *Delle relazioni internazionali.* — Commercio - Industria. — *Economia frumentaria.* — *Società in accomandita per un Emporio di belle arti in Milano.* — Notizie scientifiche. — Notizie diverse. — Borsa di Roma. — Corso delle azioni di varie strade ferrate italiane ed estere. — Annunzi.

Strade ferrate Pontificie

SOCIETA' NAZIONALE

Fusione della Società rappresentata dal Sig. Principe Doria colla Società Nazionale.

Il giorno 2 del corrente mese ebbe luogo la fusione della Società rappresentata dal sig. principe Doria Pamphili con la Società Nazionale. I Membri residenti in Roma delle due Società riunite elessero due Commissioni composte dei sigg. march. Potenziani, Cesare Beretta, ed Ottavio Gigli da una parte per la Società Nazionale, e dall'altra dai signori conte Bofondi, avv. Benedetti, e conte Antonelli per la Società Doria. Questi rispettabili signori, dopo aver concordato fra loro tutto ciò che concerneva la fusione, e dopo avere in varie parti modificato lo Statuto della Nazionale, si adunarono unitamente agli altri Membri componenti la Presidenza Centrale, la sera del 3, in casa del sig. principe D. Tommaso Corsini, che aprì la prima Adunanza generale della Presidenza Romana con le seguenti parole:

Io non posso, Signori e miei amatissimi Colleghi, astenermi dall'esprimervi quanto mi goda l'animo nel vedere oggi qui presso di me radunati diversi rispettabili Membri delle due Società per la costruzione delle strade ferrate, secondo le linee considerate di principale importanza dal Governo Pontificio nella Notificazione del dì 7 novembre del decorso anno.

Questa riunione della Società Nazionale con l'altra rappresentata dal meritissimo Sig. Principe Doria Pamphili, vanta per Associati molti distinti e cospicui personaggi in ogni rapporto. Per la qual cosa, dopo di essersi fissate concordemente ed in reciproca armonia le condizioni di tale riunione, non potranno che produrre ottimi effetti, come tendenti a raccogliere in un sol centro tutto il movimento economico ed amministrativo per la costruzione di dette strade, e per ritrovare un buon numero di Associati tanto nazionali, che esteri, i quali concorrino coi loro capitali all'esecuzione di una impresa cotanto utile al commercio ed alla industria negli Stati Pontificii, fiancheggiati da due mari, e provveduti di buoni porti di asilo e di sicurezza ai bastimenti che vi concorrono.

Quindi io spero, che promovendosi così quel principio di associazione, che è di tanta e sì riconosciuta utilità in ogni opera di universale benefizio, ed assistiti dalla benigna mano sovrana che la divina Provvidenza ci ha accordato per reggere e beneficare i suoi amatissimi sudditi, si opporrà il migliore schermo, ed il più forte riparo contro le male arti dei monopolisti, e si otterrà dalle due Società riunite il desiderato scopo della concessione, ed il felice esito delle nostre comuni premure, incoraggite dal buon animo, e dal senno superiore dell'ottimo nostro Pontefice PIO IX.

Modificazioni allo Statuto della Società Nazionale.

ART. 2. — Questa Società è anonima, ed il suo scopo è la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate nello Stato Pontificio, dal confine napoletano a Bologna, non che quelle di Civitavecchia a Roma. Essa si propone altresì il proseguimento dell'indicata linea al confine estense ed al Po per Ferrara, non che le diramazioni colla Toscana e colle altre città dello Stato Pontificio, ecc.

ART. 5. — La Società s'intende costituita, allorchè siasi raccolto un quarto delle azioni, dalle quali risulta il fondo sociale, onde dopo la concessione porrà mano agli studi tecnici ed economici. Essa però non si obbliga ad intraprendere i lavori che dopo aver raccolto la metà delle azioni costituenti il detto fondo, e quando gli studi tecnici ed economici avranno dimostrata la convenienza dell'intrapresa.

ART. 9. — . . . . . ma fra i pagamenti di un ventesimo e quelli dell'altro dovrà correre un tempo non minore di un anno, e soltanto l'Assemblea generale potrà, tutte le volte che lo crederà opportuno per l'interesse della Società, ordinare i pagamenti più frequenti, sempre però che fra uno e l'altro vi sia un tempo non minore di mesi sei.

ART. 15. — Nel caso che dentro lo spazio di un anno dalla pubblicazione dell'ottenuta concessione, non si riunissero le azioni necessarie per intraprendere i lavori, saranno renduti i ventesimi già sborsati, e le rate trimestrali già pagate agli esibitori dei certificati interinali, meno l'equivalente delle spese sostenute.

ART. 29. — . . . . . ma dopo l'ottenuta concessione, si prenderanno dalla Società come sopra e presso le persone che dalla Commissione provvisoria saranno stabilite. Nell'uno e nell'altro caso, la Commissione stessa è autorizzata ad accordare un premio per l'esito delle azioni in contante.

ART. 31. — L'Amministrazione centrale è in Roma, ed è composta di 15 Membri, e prende il nome di Consiglio Superiore d'Amministrazione.

ART. 32. — Questo Consiglio ha l'in-

carico di tutte le operazioni sociali, forma il regolamento d'interna amministrazione, che può modificare e variare secondo esigono le occorrenze del servizio: fissa le epoche pei pagamenti delle rate a ventesimi secondo le prescrizioni del presente Statuto, dispone dei fondi sociali, sopraintende e regola la Direzione centrale, non che le Amministrazioni filiali e le Direzioni filiali, per mezzo di un Consiglio di cinque Censori scelti nel proprio seno: convoca le Assemblee generali per mezzo del suo Presidente e del suo Segretario ec.

Art. 37. — L'officio degli Amministratori dura cinque anni.

Art. 40. — Il Consiglio Superiore d'Amministrazione si aduna ogni settimana ed anco più spesso, occorrendo.

Art. 44. — Quattro Impiegati principali, cioè il Segretario, il Ragioniere, il Cassiere, e l'Ingegnere in capo, cogl'Impiegati loro soggetti, hanno cura dell'officio centrale, e disbrigano gli affari in corso sotto la dipendenza del Presidente. Vi saranno ancora quattro Direttori scelti nel Consiglio dall'Assemblea generale, i quali sempre sotto la dipendenza del Presidente saranno proposti alla giornaliera sorveglianza ed all'esecuzione degli affari relativi di ciascuna Sezione. Il Presidente dovrà stare ogni giorno in officio, ed essendo impedito, farà le di lui veci uno dei due Vice-Presidenti per ordine di nomina, ed essendo impediti ambedue, il Consiglio d'Amministrazione vi sostituirà altro individuo del suo seno.

Art. 50. — Vi saranno delle Amministrazioni filiali; che per ora si stabiliscono in Ancona, in Bologna, in Perugia, e che l'Assemblea generale potrà fissare in altri luoghi ancora, se e quando troverà ciò conveniente per il più pronto andamento dell'azienda.

Art. 55. — Le Amministrazioni filiali si aduneranno ogni settimana, ed anche più spesso ec.

Art. 86. — L'Assemblea generale degli Azionisti nomina quattro Sindaci all'effetto.

Art. 98. — Vi sarà un Consiglio, che si chiamerà Supremo, di 10 individui che l'Assemblea sceglierà fra i Soci residenti in Roma possessori di 100 azioni. Questo Consiglio avrà un Presidente, un Vice-Presidente ed un Segretario scelti dall'Assemblea generale. Al Consiglio Supremo sarà fatto ogni quatrimestre dal Consiglio d'Amministrazione un rapporto sommario delle operazioni fatte durante detto tempo; e questi rapporti, muniti delle osservazioni del Consiglio Supremo, saranno esibiti all'Assemblea generale. Questo Consiglio si riunirà e delibererà ogniqualvolta sia interpellato dal Consiglio d'Amministrazione sopra i dubbi che possono nascere nell'interpretazione dello Statuto nell'intervallo di un'Assemblea all'altra.

N. B. *Gli altri numeri nelle* Disposizioni transitorie *cominciano col* 99, *per l'articolo* 98 *aggiunto.*

Art. 104. — Finchè le operazioni della costruzione della strada non saranno condotte a termine, otto fra i 15 Membri del Consiglio d'Amministrazione, compreso il Presidente, saranno eletti dall'Assemblea generale nel numero dei Fondatori.

Art. 105. — Saranno considerati come Fondatori ed elegibili tutti i Membri componenti la Presidenza centrale, cioè i sigg. principe D. Tommaso Corsini ec., più il sig. principe Doria ecc. In quanto alle tre Presidenze già stabilite in Bologna, Ancona e Perugia, potranno mandare una terna di tre candidati, da ciascuna delle quali l'Assemblea ne sceglierà uno, ed i tre Consiglieri scelti in questo modo faranno parte degli otto Consiglieri menzionati nell'articolo precedente.

Il giorno 7 dalla Società Nazionale fu presentata all'Emo Segretario di Stato l'offerta per tutta la linea; essa fu sottoscritta dalla Commissione Provvisoria, composta dei Sigg. Principe Odescalchi, Principe Doria, Principe Borghese, e Principe di Piombino; Principe Corsini, Principe Conti, Marchese Potenziani, Avv. Armellini, Avv. Silvani, Avv. Benedetti, Avv. Regnoli, March. Sigismondo Bandini, March. Orazio Antinori, Conte Pio Bofondi, Cesare Beretta, Avv. Annibale Ninchi, Conte Solone Campello, Conte Filippo Antonelli, Dott. Diomede Pantaleoni, Cav. Giacomo Mencacci, e del Segretario Ottavio Gigli.

Possiamo con piacere annoverare fra i Promotori della suddetta Società il Sig. Arcangelo Gizzi e il Sig. Angelo Galli.

Il medesimo giorno 7 del corrente, la Sezione tecnica di detta Società Nazionale ha presentato alla Segreteria di Stato il presente lavoro da aggiungersi ai precedenti:

Tipi architettonici della galleria all'Apennino di Fossato, corrispondente alla linea ferrata Chiagio-Giano-S. Angelo, dell'ingegnere Filippo Cerroti, Aprile 1847, *composti come segue:*

Tav. I. *Ortografia longitudinale, ed iconografia.*
» *II.* *Iconografia dell'ingresso dalla parte di ponente.*
» *III.* *Ortografia esterna dell'ingresso dalla parte di ponente.*
» *IV.* *Id. interna dell'ingresso dalla parte di ponente sulla linea A B.*
» *V.* *Iconografia dell'ingresso dalla parte di levante.*
» *VI.* *Ortografia esterna dell'ingresso dalla parte di levante.*
» *VII.* *Id. interna dell'ingresso dalla parte di levante sulla linea C D.*
» *VIII.* *Sezione sulla linea E F con distinzioni della curva.*

Intorno alla fusione della Società Doria colla Nazionale.

Ci congratuliamo di cuore della seguita fusione della Società rappresentata dal sig. principe Doria Panfili colla Nazionale, come un fatto che debbe destare la simpatia non solo di coloro che ne sentivano il bisogno, ma di tutto il paese. La riunione delle forze è l'unico mezzo che ci può condurre all'effettuazione delle vie ferrate, e questa riunione in oggi sarà tanto più efficace, in quanto che, movendo da persone distinte per merito, per natali, e per ricchezze, esprimerà la unione del pensiero che tanto desidera il Sommo nostro Gerarca, e che è necessaria all'ordine, al ben essere dello Stato. Pertanto questo fatto, all'aggiunger forza a quei principii morali che la Società Nazionale si è creduta in obbligo di proclamare, le dà ancor modo di metterli in esecuzione, una volta che vi prendono parte coloro che rappresentano il maggior nerbo finanziero dello Stato, e che tanta influenza hanno sopra le altre classi sociali.

Si rallegri adunque il paese nel vedere che la nobiltà romana sente, e apprezza la sua posizione, e che, come pronta è stata sempre alla generosità della mano nelle pubbliche calamità, non meno pronta, e volonterosa, non meno intelligente nei modi di prosperità civile ella si mostra, quando i bisogni generali del paese lo reclamano, e quando si tratta di portarvi la cooperazione dei mezzi, e della intelligenza. Noi ce ne mostriamo sì caldamente contenti, non perchè l'amore alla Società Nazionale ci trascini, nè il desiderio di ottenere quasi a viva forza una concessione; ma sì bene perchè non siamo di coloro che, per nulla valutando la influenza morale, tutto riducono alla potenza bancaria, fin anco il principio politico e governativo, e credono che onori e decoro seguitino solo un'aristocrazia egoistica ed esclusiva. Questi onori e questo decoro hanno ornato finora quelli che si veggon sorti al colmo delle ricchezze e della potenza; ma ciò nella presente condizione delle cose non è glorioso per loro, e l'affetto e l'opinione di tutti è per quelli che preferiscono il pubblico al privato interesse. Oggi ne impone imperioso dovere che ciascun cittadino compia la sua missione, che ciascun cittadino rifulga della propria luce, che tutti diano opera onesta, santa al generale ben essere dello Stato. Quale influenza debbano scambiarsi le aristocrazie che poggiano sulla possidenza, e quelle sul contante, lo indicammo in altro numero di questo giornale, in modo che reputiamo importuna cosa di tornarvi sopra.

Non ci resta, per dar termine al nostro dire, che assicurare coloro i quali credono che la nobiltà romana si prostituisca, agendo a seconda degli interessi del paese, e ponendosi a contatto delle altre classi sociali, come essa invece si nobiliti, e renda un servigio alla causa

dell'ordine: potrebbe forse avvenire che in tempi calamitosi, coloro stessi che le fanno tal rimprovero, potessero sperimentare quale àncora di salute possa esser per loro la influenza giusta, e reale che questa classe si sarà così conservata.

Principe Conti.

Riflessioni strategiche da considerarsi nella costruzione delle strade ferrate negli Stati Pontificii, lette nell' Accademia Tiberina il 1° febbraio 1847.

« La vera unione, quella che aumenta » la forza, non può esistere che fra po- » poli che sentono reciprocamente i van- » taggi della fratellanza. » (*Considerazioni Strategiche* del ten. generale F. Pignatelli Strongoli. Napoli 1820, p. 53.)

Niuno vi sarà, spero, fra voi, valorosi accademici e signori umanissimi, che meravigli se io mi faccio ora a considerare le strade ferrate, siccome linee di operazioni militari, non con massime generali, ma con applicazioni locali, che possono essere a noi di sommo interesse. Per lo addietro, io mi avviso che sarebbe stato questo assunto frustaneo: imperocchè assai cause contribuivano a disprezzare questo genere di studi, i quali giovano gli Stati tanto d'indole pacifica, quanto guerriera, ma sotto diverse condizioni.

E per vero dire in qual modo uno Stato può pesare le sue forze militari, valutare ogni ente che quelle compone, fissare il grado di offesa che può esercitare, il grado di difesa che può sostenere; formare le linee che possono servir di base ad una operazione, quando per sventura non avesse alcuno degli elementi che danno vita ad una esistenza militare? Se uno Stato non ha nelle strade un perfetto sistema di comunicazione militare, proprio a proteggere i movimenti delle masse, se non ha forti, o che guardino le spalle in una ritirata, o tardino le mosse nemiche in un movimento offensivo; e, quello che è più, se non ha disciplina e istruzione nell'armata, e sopratutto se essa è così demoralizzata da non poterci fidare, potrà mai discorrere di operazioni? Finalmente se questo Stato è in continua convulsione politica, potrà confidare nelle linee di una ben intesa frontiera militare, che salvi dagli attacchi esterni, mentre il nemico è nel seno; e il proprio terreno si può tenere più che altro un paese di occupazione, di conquista, di cui non tollerasi il giogo?

Checchè possa parere in contrario, questa era la condizione nostra passata. Ora però è ben diverso il quadro che ci si offre alla vista. Noi siamo di unanime sentimento; ci riguardiamo tutti figli di una stessa patria, sudditi del più adorabile ed amato Sovrano; abbiamo una vera pace, uno è il desiderio nostro. Amore, obbedienza, fratellevole soccorso sono gli affetti che ci animano.

La maggiore condizione adunque è in nostro potere; quindi possiamo mirare alla conoscenza di quei valori, che per lo addietro erano incogniti, perchè fondati sulla incertezza; e sebbene tuttora mancanti di parecchie altre condizioni, pure siamo in grado di risolvere il problema.

Ma si opporrà che stravagante è il mio discorso, ed uno di quei tanti che disseminano idee esagerate ed illusorie. Difatti si dirà: che una nazione del continente, la quale abbia preponderanza politica, si faccia ad esaminare le sue forze tanto per conservare internamente l'ordine, quanto per resistere ad un'aggressione esterna; sta bene: ma che un piccolo Stato d'indole tutta pacifica, composto a diuturna quiete interna, sicuro e al coperto di ogni offesa esterna, imprenda a trattare di cose che non possono interessarlo, diviene il *corvo* della favola e nulla di più.

Giusta sarebbe l'obbiezione, se si trattasse d'armamenti di truppe e per mare, e per terra; se si rivolgessero le attenzioni a corredare i magazzeni d'armi, di polveri, di munizioni, e di viveri; mettere in istato di valida difesa le piazze, apprestare gli arsenali, ordinare i parchi delle artiglierie. Qui però non si tratta di questo. Lo Stato Pontificio ha dato prove evidenti che esso brama la pace e l'ordine; e quantunque in altri tempi abbia dato a esperimentare al mondo, che può il Pontefice adoperare con eguale felicità di successo il pastorale e la spada (1), pure esso non può volere che la concordia universale. Ma questo istesso Pontefice possiede uno Stato ed un armatetta: quindi se egli mirerà all'economia dell'uno, e alle condizioni dell'altra, non farà opra che ripugni al senno, anzi ad utilissima bisogna provvederà; poichè ora nel tracciamento delle linee ferrate venendo ad avere un rovescio all'ordine prestabilito (se pure così si possono chiamare le normali massime finora seguite), 1° è d'uopo che riconosca le sue forze e il terreno che esse occupano; 2° esamini e bilanci la situazione che è per avere; 3° provveda a quel meglio che gli si offre dalle circostanze, onde ragionatamente operare, tostochè si turbasse l'ordine.

La figura del nostro Stato non è felice: Roma, che, siccome capitale, è il centro di ogni operazione civile, commerciale, politica e militare, non può diramare con eguale prestezza gli ordini alle frontiere; poichè i raggi, che da essa partono, sono senza proporzione. A 16 miglia romane di distanza aerea ha il Mediterraneo a ponente; a 145 miglia l'Adriatico a levante; a settentrione a 250 miglia il Po; a mezzogiorno, a 65 miglia il Liri ed il Garigliano. Questi punti segnano i limiti più lontani in linea aerea; avvegnacchè si sono prese le foci del Tevere a ponente, Ferrara a settentrione, Ancona a Levante, Ceprano a mezzogiorno.

(1) L'epigramma riportato da Bayle dice: *Cum Petri nihil efficiant ad praelia claves, Auxilio Pauli forsitan ensis erit.*

La sua estensione sul Mediterraneo è presso a poco di miglia 155; lungo il confine di Toscana 225; lungo il Modenese 50; nel lato del regno lombardo-veneto 65; sulla riva destra del Po per la marina dell'Adriatico 195; finalmente dall'un mare all'altro, lambendo i limiti del regno di Napoli, 220; la sua superficie in miglia italiane di 60 al grado, è ragguagliata a miglia quadrate 12,120, delle quali circa due terze parti sono montuose, il resto pianura.

Se si volesse la sua figura rassomigliare a qualche oggetto, cui potesse riferirsi, si direbbe essere quasi un delfino a dosso incurvato; del quale il capo s'interna nel regno di Napoli, la spina vertebrale tocca l'Adriatico e il regno suddetto, la pancia il ducato di Toscana, le pinne natatorie il Mediterraneo, col ventaglio della coda lambisce l'Etruria, il Modenese e il Lombardo-Veneto; Roma disegnando l'estremità delle fauci.

L'Apennino, che taglia la parte più orientale dello Stato, entra presso Città di Castello, ed esce presso Norcia, internandosi nel regno di Napoli. Per tal modo questo delfino verrebbe ad avere una continuazione di vertebre, che dal suo dosso, che disegna l'Adriatico, si alzano formando quindi una serie di costole in modo vario di figura e di direzione. Quindi da questa primaria linea longitudinale culminante originano i due versanti del Mediterraneo e dell'Adriatico; questo abbondante di scaturigini e di fiumi di molta cadente e di corto corso; l'altro meno ricco di torrenti indomiti, ma possessore di alcuni fiumi, ingrossati da confluenti, di giusta cadente e di lungo corso. Per queste qualità topografiche in generale i fiumi del versante mediterraneo sboccano inclinati alla spiaggia; quelli del versante adriatico immettono al mare perpendicolarmente.

Verso la coda, ossia alla parte settentrionale, gli Apennini più o meno si accostano al confine, costituendo sempre il versante dell'Adriatico d'istessa indole. Verso il capo, ossia alla parte meridionale, il confine segue presso a poco in egual modo la diramazione dell'Apennino, o la catena principale di quello, formando degli isolamenti, e nodi a quando a quando.

Perciò lo Stato Pontificio da un lato ha il littorale dell'Adriatico per confine; quindi il Tronto; dipoi le montagne di Rieti e di Alatri; il Garigliano fin presso Pontecorvo, seguitando la linea di confine del regno di Napoli sino al Mediterraneo. Subentra in seguito questo mare, e a questo la Maremma Toscana, e varie catene di monti; fino a che non incontra l'Apennino a Città di Castello, il quale lo costeggia fino al Modenese, ove sottentra il Panàro, e a questo il Po, che si gitta nell'Adriatico.

Questa vasta e varia linea, che costringe il nostro Stato, è troppo irregolare e diversa ad intervalli, perchè possa dirsi aver esso una frontiera naturale; nè la

sua configurazione consente che abbia una linea di frontiera militare, che dia luogo a movimenti di tattica; anzi la distrugge. Poichè così sagliente in un lato, e profonda dalla base principale, come vedremo, così spesso screziata da montagne, favorisce il brigantaggio, e l'ostinata difesa di esso in luoghi boschivi e scoscesi, di cui troppo abbondiamo. Per questo è che, abbandonato il pensiero di munirci di una tale specie di difesa, dobbiamo rivolgere ad altra parte i mezzi che possono esserci utili ed opportuni ad un sistema che si confaccia al nostro terreno, dove debbe riporsi ogni speranza, e donde si debbe partire con opportuna base di operazioni. E per base d'operazioni, co' più accreditati uomini di guerra, intendo *le frontiere di uno Stato, da cui un'armata trarrà le sue risorse, i suoi rinforzi; quella donde essa dovrà partire per una spedizione offensiva, o sopra la quale essa dovrà appoggiarsi, se copre il suo paese difensivamente.* (Jomini cap. II, sezione I, art. II *Delle Basi d'operaz.*)

Tre sono i casi che danno movimento alle masse armate in uno Stato, sia pur pacifica quanto si voglia l'indole sua, e le condizioni che pacifico il costituiscono:

1° Quando intestine sommosse tendono a rovesciare l'ordine prestabilito,

2° Quando un nemico esterno si presenta ai confini, sovrasta e tenta, armata mano, l'invasione,

3° Quando l'istesso nemico esterno minaccia di lontano; perlochè lo Stato minacciato, cercando di stornare il pericolo, e di allontanarlo con ogni valido mezzo, porta altrove le sue truppe, facendo teatro di operazioni e di carneficina quel paese in cui crede potersi sostenere, senza risentir quel danno che proverebbe, se aspettasse l'affronto nel cuore de' suoi Stati.

Io ora, svolgendo queste tre specie di allarme di guerra, non uscirò a modellare il mio raziocinio e i miei principii cogli avvenimenti della Prussia, pe' quali suona famosa la tattica di Federico II; nè della Francia sotto Luigi XV, dei quali ci ammaestrano la *Storia sul maresciallo di Sassonia*, scritta dal barone d'Espagnac, le *Memorie* del duca di Villars, *il Teatro della guerra in Alemagna*, ec; nè in fine guarderò agli avvenimenti dell'ultime guerre continentali, per le quali Bonaparte toccò la gloria e la sventura in quel grado che può l'uomo eminentemente felice ed infelice sperimentare: nulla di tutto questo. Io mi perderei in un abisso di dottrine che il mio intelletto non mi consente di addentrare, e le mie forze di descrivere. Nè se anche a tanto valessi, potrei così immensi concepimenti, conseguenti mosse, perturbazioni, strattagemmi, in somma quanto ha di sublime la tattica e la strategica militare, adattare a particolare caso, a terreno molto più ristretto, a fine ben diverso di quello che si proposero e possono proporsi uomini guerrieri e conquistatori. I quali, ricevuto l'impulso e l'occasione all'eminente loro ingegno, mai si ristettero e si ristaranno da nuove creazioni guerresche, cotanto adattate all'indole e all'abitudine, in cui a loro fu dato o può loro esser dato di spaziare.

Nel favellare adunque delle tre specie di guerra di sopra enunciate, io sto, senza mai dilungarmene, sul terreno che occupiamo; cercando di trovare il modo che convenga alle nostre condizioni di abbracciare in ognuno dei tre casi.

E comincierò dal dimostrare che tutti e tre questi casi noi li abbiamo sperimentati nel corso di pochi anni, dopo il trattato di Vienna, ossia dall'epoca del celebre *statu quo*.

Le vicende del 1821 e del 1831 offrono simultaneamente queste tre specie di guerra: e per massima sventura essendo perciò di genere misto, sbigottirono talmente i sovrani della penisola, che ogni speranza riposero nelle baionette dello straniero, non in quella difesa che ognuno nel suo Stato doveva tenere.

Italiano parlo ad Italiani: piango sulle sventure della patria comune. Non si creda che io incrudelisca sulle loro ferite; ben altro è il mio scopo. Io parlo, come parlerebbe un soldato, delle cose di guerra, e non da giudice dell'onesto e del disonesto, del giusto e dell'ingiusto. Se questo fosse mio scopo, fremendo io mi tacerei. Io mi faccio a guardare l'Italia divisa in Stati, e vedo insurrezioni intestine in ogni Stato, e di uno Stato volto a danno dell'altro. Non posso approvare che la lite si componga da chi è estraneo d'interessi nella lotta. Una volta che si rompa guerra tra popolo e sovrano, e l'uno e l'altro volonteroso nella forza delle armi ripone suo dritto e sua ragione, cozzino gli animi dissidenti, l'un partito disfaccia l'altro, il vinto si dia a discrezione del vincitore. Nessun codardo venga a turbar la lance, dove si pesano i destini di re e di popoli; niun estraneo trabocchi la misura a danno o degli uni, o degli altri con l'armi sue, che non vi han luogo. Che i Galli da un lato pongano i pesi, dall'altro i Romani mettano l'oro, sta bene; è la condizione del vinto in faccia al vincitore: ma che un Brenno metta la sua spada per giunta, è troppo.

Quindi io dico, che nell'attuali circostanze degli Stati italiani, ognuno di essi deve corroborarsi di quel genere di difesa che gli pare più conveniente; perchè possa, coscienziosamente reggendo i popoli toccati in sorte a governare, difendere il proprio Stato:

1° Da interne turbolenze; 2° da esterne aggressioni limitrofi; 3° da lontane invasioni. Vi sia lega fra loro, consentimento comune, reciproca unione di operar quel bene, che possono maggiore per la pace della penisola. Di questo i popoli italiani gli sapran grado, nè potranno mai condannare queste mie opinioni.

Se si danno delle giuste querele, vi possono essere anche delle ingiuste. Se giuste, non può essere che unanime il consentimento; se ingiuste, la pace che si turba, il sangue, i sacrifici, le vittime, l'erario squilibrato, le vendette, tutto a caro prezzo pesa e si aggrava a carico dell'innocente cittadino, delle arti e delle industrie nazionali ruinate. E gli odii che si suscitano, i partiti che si destano, i sogni che insorgono, e mille altri funestissimi effetti, sono cause che infieriscono gli animi dei governati e dei governanti. Breve scintilla di guerra civile reca immenso guasto; il male di pochi giorni non vale a ripararsi da molti anni. Bisogna esser forti per se stessi, non confidare in altrui: e prima base fondamentale avere le opinioni; e le opinioni stanno nei fatti; e i fatti si riposano nella lance della giustizia.

Da queste premesse segue l'illazione, che ogni Stato deve prendere quelle saggie misure che si confanno all'estensioni del territorio, all'importanza della sua posizione, alle condizioni del terreno che possiede; perchè l'ordine si mantenga, nè venga turbato internamente ed esternamente; e in caso di disordine, estraneo alla bontà del regime, possa ripararsi con studiata difesa. Ognuno maturi la propria; la nostra, tento di abbozzarla come meglio al mio scarso ingegno è dato di suggerire.

Come dissi, noi non possiamo mai tentare una ben intesa linea di frontiera, poichè manchiamo degli elementi che quella favoriscono. Però abbiamo circostanze di terreno talmente favorevoli, che valida linea di difesa possiamo sperare ed ordinare.

Molte e lunghe funeste prove ci debbono ormai convincere, che nulla possiamo temere o poco dal lato meridionale. L'Italia centrale non ha sofferto, nelle vicende cui soggiacque, nè dai Saraceni, nè dai Normanni, che infestavano le regioni oltre il Garigliano. I due mari egualmente non ci furono funesti. Il solo Genserico imboccò nella foce del Tevere, ed invase e saccheggiò la città sempre augusta. Se i Francesi, saltando a piè pari sin dopo alle invasioni delle guerre continentali, s'impadronirono in questi ultimi anni d'Ancona, fu meno per forza d'armi che per calcolo di equilibrio, funestissimo sempre. Non ci rimane che di voltarci alle Alpi. Appunto è là che noi dobbiamo guardare, e là dove si deve concentrare ogni nostro timore. Quelle Alpi, che poeticamente favoleggiamo come saldo propugnacolo di natura, e che pur tuttavia a vantaggio Iddio ci donò, quelle Alpi appunto sono la nostra frontiera più debole (1). Di là scese Annibale, Carlo, Federico, Napoleone, per tacere di mille altri meno famosi; ma sempre tremendissimi e funestissimi. Quindi, abbandonata ad altro tempo la discussione del modo che migliore ci

(1) « Dalla parte dell'Austria, l'Italia confina col Tirolo, la Carintia e la Carniola; questa frontiera è la più debole, ed è la più estesa. » (*Memorie di Napoleone.*)

sembri per tutelarci dal lato di mezzogiorno, ponderiamo quel che noi possiamo operare dal lato di settentrione.

(*Sarà continuato.*)

Camillo Ravioli Tenente del Genio.

Strade ferrate estere

Statistica della strada ferrata di New-York in attività.

Strada ferrata di Mohauk a Hudson. — Lunghezza della strada, 25 chilometri. Spese di costruzione, 7,954,000 fr. Ha trasportato, nel 1846, 171,653 passeggieri. Introito, 614,828 fr.

Utica a Schenectady. — Lunghezza di strada, 125 chilom. Spese di costruzione, 11,825,527 fr. Introito nel 1846, 2,315,338 fr.

Siracusa a Utica. — Lunghezza di linea, 85 chilometri. Spese di costruzione, 5,934,276 fr. Introito nel 1846, 1,788,185 fr.

Auburn a Siracusa. — Lunghezza di linea, 42 chilometri. Spese di costruzione, 4,234,864 fr. Introito nel 1846, 642,810 fr.

Auburn a Rochester. — Lunghezza di linea, 125 chilometri. Spese di costruzione, 10,157,238 fr. Introito nel 1846, 1,566,923 fr.

Tonawanda. — Lunghezza di linea, 70 chilometri. Spese di costruzione, 4,069,198 f. Introito nel 1846, 776,617 f.

Attica a Buffalo. — Lunghezza di linea, 498. Spese di costruzione, 1,915,969 fr. Introito nel 1846, 475,067 fr.

Schenectady a Troy. — Lunghezza di linea, 33 chilometri. Spese di costruzione, 3,475,159 fr. Introito nel 1846, 198,655 fr.

Albany al West-Stockbridge. — Lunghezza di linea, 61 chilometri. Spese di costruzione, 9,595,908 fr.

Renselaer a Saratoga. — Lunghezza di linea, 40 chilometri. Spese di costruzione, 2,569,325 fr. Introito nel 1846, 272,867 fr.

Cayuaga a Susquehannah. — Introito de' passeggieri, 92,648 fr.

Saratoga a Schenectady. — Lunghezza di linea, 35 chilometri. Spese di costruzione, 16,200,000 fr. Introito nel 1846, 178,843 fr.

New-York a Erie. — Lunghezza di linea, 100 chilometri. Spese di costruzione, 16,684,024 fr. Introito nel 1846, 6,267,969 fr.

Delle relazioni internazionali.

A misura che le strade ferrate si sviluppano, si giunge ad apprezzare meglio l'importanza e la moltiplicità degli effetti che esse debbono produrre, non solamente sopra la vita interna dei popoli, ma ancora sopra il rapporto fra nazione e nazione.

La ferrata del *Nord* sopratutto, con la posizione *eccezionale* che essa occupa, dà ciascun giorno nuovi esempi della influenza che le strade ferrate eserciteranno necessariamente sotto il punto di vista di ravvicinamento e di fratellanza delle nazioni.

Per tal modo, di già Parigi e Brusselles non fan più, per dir così, che una stessa città; poichè in poche ore e senza cangiar vettura si può passare dall'una all'altra. Ormai la linea doganale tra la Francia e il Belgio sparirà, avvegnachè per convenzioni speciali la visita andrà a farsi in appresso non più sulla frontiera, ma da un lato a Parigi, dall'altro a Brusselles.

Col primo di maggio si stipulerà una convenzione per la Prussia renana, come si fa per il Belgio; e saranno rilasciati i biglietti, co' quali si andrà a *Aix-la-Chapelle* ed a *Cologne*. Con quel giorno medesimo, molti carri speciali, che la compagnia del Nord fa costruire presentemente, trasporteranno per ciò direttamente in Prussia, senza travasamento nè visita alle frontiere del Belgio, tutti i colli di mercanzia spediti da Parigi.

Or non so se possiamo ingannarci; ma cotesti fatti ci sembrano essere molto significanti; e noi crediamo che la via ferrata del Nord rende in questa circostanza dei servigi *politici* assai più reali, che non sieno quelli che si rendono dai *protocolli diplomatici*, anche i più complicati. Giudichino i lettori se abbiamo o no ragione di asserire tanto.

Journal des Chemins de fer.

Commercio — Industria

ECONOMIA FRUMENTARIA

Riproduciamo volentieri l'articolo che segue, frutto dei profondi studi del chiarissimo economista sig. march. Ridolfi, sì per rendere un qualche tributo di riconoscenza all'illustre autore, sì perchè speriamo che quei principii che esso professa, e che professiamo ancor noi, applicati anche ad altre questioni industriali, apriranno un vasto e libero campo alle discussioni, dalle quali solo possono emergere le verità utili al nostro Stato.

« V'è un fatto, un gran fatto, in Europa, il quale accadendo sotto gli occhi di tutti, e venendo divulgato in tutti i giornali, e spesso con lode e magniloquenza, dee far pensare al popolo che i partigiani del libero commercio, specialmente dei grani, seguano un falso principio, e siano perciò dalla parte del torto. Questo fatto consiste nel vedere che, venuta quasi dovunque per inclemenza di stagioni la scarsità nelle raccolte, e cresciuto per conseguenza il prezzo delle derrate di prima necessità, tutti i governi, eccettuato il Toscano (per antica e gloriosa istituzione, che renderà per sempre celebre e benedetto il I° Leopoldo), proibirono l'estrazione dei generi frumentari, si dettero a regolare i loro prezzi sugli interni mercati, dettarono leggi ai fornai, si affaticarono a favorire, e spesso direttamente e con gravi sacrifizi procurarono l'importazione del grano, ed alcuni per meglio assicurare, siccome dissero, le sussistenze agli amatissimi amministrati, pensarono per fino ad investigare quante biade esistessero nei magazzini degli speculatori e nei granai dei privati, e determinarono a chi, dove, come, e quando dovessero esser vendute, comminando perfino multe e gastighi agli incettatori ed a chiunque da quelle prammatiche si allontanasse.

» Neppur l'Inghilterra, benchè di recente entrata nella gran via del libero commercio per gli sforzi inauditi e perseveranti di un economista, *Riccardo Cobden*, e per il coraggio perspicace di un uomo di Stato, *Roberto Peell*, potè lasciare agire il nuovo sistema senza alquanto intervenire governativamente nel regolare la distribuzione delle sussistenze e nel procurare l'arrivo loro in Irlanda; e ciò a cagione delle eccezionali e spaventose circostanze nelle quali trovasi quel paese, le quali essendo le tarde ma necessarie conseguenze di una legislazione fatale, che portò il popolo alla estrema miseria ed all'ultimo scoraggimento, non potevano mutarsi ad un tratto per una disposizione recente comunque grande, fondamentale e sapiente.

» La Russia lasciò, è vero, libera l'esportazione dei suoi cereali dal mar Nero; ma di lei non occorre parlare, perchè spopolata come è dirimpetto alla feracità del suo territorio, finchè non mutino le sue sorti col progredire della civiltà, sarà sempre un emporio che manderà alle vecchie ed esauste terre del mezzodì il soprappiù dei terreni suoi fertilissimi e nuovi. La Russia adunque avendo per ora un costante sopravanzo di vettovaglie, non può abbisognarle una importazione delle medesime; e quanto alla esportazione, non farà certo che favorirla e facilitarla; perchè per essa non può caderle dubbio di provare la fame, e in lei vede il mezzo che le procura mille oggetti di cambio.

» Sicchè deve dirsi a rigor di termine, che forse la sola Toscana seguì quest'anno in Europa il fermo principio della piena libertà frumentaria, siccome conseguenza di un profondo convincimento, e che ogni altro paese esposto a temer penuria di grani ricorse ai provvedimenti, ai vincoli, alla tutela legislativa per opporsi ai danni della temuta carestia. Noi dunque primi nel gran concetto, e soli nella piena fiducia della sua forza, quali frutti reali ne abbiamo raccolti, e quali effetti ebbero dal contrario sistema gli altri popoli circonvicini e lontani?

» Pei vicini è noto a tutti come a malgrado dei sacrifizi dei pubblici erarii i prezzi del grano fossero sempre uguali o maggiori dei nostri, inferiori non mai; come gravi disordini scoppiassero su i loro mercati, rimpetto ai quali le violenze che pure inquietarono i nostri compariscono assai leggere e provocate da

tutt'altra cagione che dalla fame; come non ostante tante cure, tante spese e tanti fastidii arrecati all'industria, al commercio, alla proprietà, quei popoli non hanno guadagnato nulla più del nostro nè sulla mano di opera per lavori spontaneamente cresciuti, nè sulla qualità del pane rispetto al suo prezzo, ed anzi fuvvi rischio talora in qualche luogo di restarne senza, perocchè malgrado la vigilanza del potere e delle autorità pure accadde, che, essendo essa sola a vegliare per tutti, qualcosa le sfuggisse, o in qualche caso restasse, malgrado il suo buon volere, impotente; mentre fra noi dove tutti pensano a se, e speculano liberamente sugli altri, non può accadere, nè accadde, l'eccesso del caro, e molto meno mancò il necessario neppure per un momento.

» Pei paesi lontani lascerò parlare i giornali medesimi che tanto si affaticano a raccontare i provvedimenti annonarii che vi furono adottati, ed ai quali qualche nostro incauto scrittore ardisce di eccitare il popolo ad applaudire. Un osservatore imparziale, che volesse essere veritiero nel riferire il frutto dei suoi studi comparativi tra quanto accadde fra noi in mezzo alla libertà del commercio, e fra quelli pei quali il governo discese alle provvigioni le più rigorose e minute, certo dovrebbe dire che mentre qui la libertà, la men cara di tutte le disposizioni governative, fece ogni cosa, altrove i regolamenti aggiunsero l'immenso loro costo ai mali del caro vivere, spesso generarono vera carestia dove non era che scarsità, e dispersero molte forze morali ed economiche, le quali, adoperate invece ad alimentare lavori utili, avrebbero migliorato stabilimente la sorte dei popoli ed aiutato efficacemente i popoli stessi a traversare la crise. Dovrebbe dire in una parola, che poco fecero le molte regole, e giammai fecero meglio del non far nulla; e che talora dove le regole furono severissime, occorse la necessità di sospenderle, perchè il grano chiuso dalla paura del vincolo o della sommossa ricomparisse al mercato.

» Ma potevano ormai quei governi adottare adesso codesto nostro principio, ed adottarlo in quel punto in cui al principio stesso era chiesto improvvisamente di agire con tutto il suo vigore a tutela del pubblico? — No certo. Sarebbe come se ad un fanciullo, comunque vigoroso e sviluppato ma non addestrato a poco a poco a reggersi e muoversi da se solo, dicesse il padre nel deporlo a terra, sorgi e cammina. Questo avrebbero potuto ottenere i governi tutti al bisogno, se in prevenzione del fatale momento avessero fatta l'educazione dei popoli, e li avessero lasciati pensare a se qualche volta, dissuefacendoli da una continua tutela, e disingannandoli intorno al credere che risegga in tutt'altri che in loro la più idonea capacità a provvedere ai loro interessi. Se della lunga pace goduta, se dei tempi della copia di ogni prodotto del suolo si fosse profittato per proclamare di buon'ora la libertà frumentaria; se quando i possidenti terrieri si dolevano del basso valore dei grani, codesti governi non avessero chiusa l'introduzione a quelli che, comunque venuti da lungi, costavano anche meno dei nazionali e venivano a giovare ai consumatori, oggi avrebbero potuto dire, senza che si dolessero questi medesimi consumatori, tollerate la necessità del caro che da un lato favorisce i possidenti terrieri, ed anzi considerate come dessi oggi di buona voglia vi soccorrano e vi aiutino di ogni maniera, e siate loro grati, mentre voi non poteste far nulla per loro quando dolevansi di non sapere a chi vendere le loro derrate. Ma mentre il popolo soffre; mentre è vissuto spensierato nell'abbondanza, mentre moltiplicossi nell'opinione e nella abitudine che a tutto debba provvedere il governo, e specialmente che in questi risieda la possibilità e la forza di scongiurare, anzi il dovere di liberar da ogni male, sarebbe esporlo a grave rischio, e forse un chiamarlo a rivolta, il dirgli la verità, ed il pretendere di persuaderlo in quel punto di un vero che mai non conobbe perchè non gli fu detto a tempo e spiegato.

» Inoltre; perchè il principio della libertà frumentaria salvi dalla fame un popolo che lo proclama e lo segue anche nei momenti di penuria di sue raccolte, bisogna che quella massima sia forte, sia fissa, sia immutabile presso di lui, ed ottenga fiducia, e fiducia piena in chi commercia con esso. In quei porti che si aprono e si chiudono come il registro di una fontana e secondo le mercuriali dei mercati correnti e, peggio ancora, secondo i bugiardi resultati delle portate, i presuntuosi calcoli della amministrazione centrale, la paura, la temerità di un magistrato che sale sul suo sgabello, come l'antica pitonessa sul tripode, e dice quello che crede ma non può certo proprio sapere quello che dice, non vengono le navi a depositare i grani recati da lungi, perchè temono ora impedito il vendere, ora tassato il prezzo, ora proibito il riesportare quanto recarono. In Toscana, fermo il santo principio della libertà frumentaria, avremo il caro, avremo il vil prezzo, ma giammai gli estremi nè di quello nè di questo, e, ciò che più monta, non morrà mai nessuno di fame, e nessun potrà dire che fu tradito nelle sue speculazioni agrarie e commerciali. Altrove, e per tutto dove non è libero il commercio dei grani, gli estremi dei prezzi oltrepasseranno sempre quelli correnti da noi, e non sempre la potenza e l'oculatezza del governo salverà taluno dal non mancare di pane, laddove egli solo dovrà pensare a tutti in tempo di carestia. Da noi guardano alle nostre raccolte i mercanti più dei coltivatori medesimi, e per poco che si affaccino scarse, volano le loro lettere ad incettar grani sul Baltico, nell'Egitto, in America. Il mercante guadagna o perde nella sua speculazione; ma perde il meno possibile, perchè se qui giunto il grano commesso trovò abbastanza provisto il mercato, lo spedisce altrove liberamente, e lo invia dove costi più caro; guadagna il meno possibile, e ciò con utile di chi deve vivere con quel grano, perchè la libera concorrenza fa che ad una speculazione la quale appariva eccellente, moltissimi attesero e forse troppi perchè riuscisse loro quanto pensavano profittevole; qui il monopolio non è possibile, perchè nato appena distrugge se stesso in quanto che gli effetti suoi crescono la concorrenza. E se gli speculatori in granaglie talora guadagnano assai, è giusto che il popolo pensi che perdono molto talora, e che ai rischi loro è dovuto un compenso. Di più se dessi ci procurano le sussistenze con la loro previdenza, non è egli giusto che lucrino in questa industria, mentre concediamo che tutti lucrino nell'esercizio di tante altre che non sono nè più rischiose nè più difficili? Finalmente non crediamo noi, anzi non siamo tutti intimamente convinti, che costino meno le sussistenze procurate dai mercanti a loro rischio e ventura, che quelle procurate dai governi a furia d'impiegati e di bandi? E per esaurir l'argomento, volete voi vedere che cosa faccia la libertà frumentaria? Guardate quest'anno al nostro pane, ai nostri fornai. In mezzo al caro prezzo delle farine furono esse adulterate qui e rese insalubri dall'avidità del guadagno come accadde altrove pur troppo? La qualità, il peso del pane venale necessitarono forse l'autorità a straordinaria vigilanza, ad eccezionali provvedimenti? I fornai guadagnarono forse eccessivamente ed abusarono della miseria del tempo? Nulla di tutto questo. Ma fra i regolamenti accadde egli altrettanto! . . . . . Onde quel gran fatto che a prima vista ne impone, e che sembra colla propria ampiezza e col proprio peso tendere a sgomentare noi, che quasi soli facciamo cammino per una via sì diversa dagli altri, a ben considerarlo, non dice nulla quanto alla massima, e quanto agli effetti ci è favorevole. Sicchè ragion vorrebbe che il piccolo ma parlante esempio nostro servisse di scuola ai grandi ed ai molti, e che questi pensassero negli anni ubertosi a quei di miseria, in quelli adottando il principio della libertà frumentaria; assuefacendo il popolo a sentirne i vantaggi, a gustarne gli effetti, ad apprezzarne il valore; ispirando fiducia per la propria stabilità nei commercianti e negli speculatori; considerando finalmente l'effetto morale che la libertà del commercio è destinata a produrre nel mondo col propagarsi e col divenire stimolo e freno ad un tempo all'industria, causa di previdenza e di fiducia sociale, pegno di pace e di prosperità sulla terra. Ma quello che non ottenne in molti anni la tranquilla e piccola scuola della Toscana, l'otterrà tra

poco l'esempio e la forza commerciale dell'Inghilterra, e ne verrà bene infinito. L'Inghilterra avrà il merito della rapida ed estesa propagazione di questo gran benefizio sociale, ma sarà sempre storicamente evidente che questo vero fecondo di tanto bene qui fu scoperto, qui fu applicato, qui felicemente fece manifesta la sua potenza; ma per illuminare il mondo dovette aspettare di esser trapiantato in una terra straniera, in un più vasto orizzonte. *C. Ridolfi.*

Società in accomandita per un Emporio di belle arti in Milano.

La guerra che si fa colla viva voce, colla stampa e molto più colle morali associazioni contro il monopolio e le male arti degl'incettatori, è ognora più costante ed energica, e spesse vittorie ne coronano le fatiche, sebbene il nemico da combattere abbia trincee e ripari non pochi. Chi v'ha che ignori come spesso per pochi scudi si comperino da costoro cose d'arte preziose, e come d'altro lato s'ingannino i compratori col dar loro ad intendere essere l'oggetto originale ed antico, mentre è contraffatto e modernissimo?

Ad impedire questi due gravissimi mali, che nuocevano infinitamente al commercio degli oggetti d'arte, sorse questa utile società (1), la quale, a guarentire e quei che vendono, e quei che comperano, ha una commissione artistica, presieduta da un illustre personaggio, e scelta tra gli amatori di belle arti più chiari del paese, e tra i pittori, scultori ed incisori più rinomati per probità e sapere. Questa commissione è la più valida guarentigia che possa dare la società al pubblico. Oltre a ciò uno stabilimento eretto da una società in accomandita, di azioni di lire mille ciascheduna, e montante al capitale di un milione, può offrire a chi deposita uno o più oggetti soddisfacente guarentigia.

Le operazioni della società consistono:

1° Nel ricevere in deposito quadri, statue, medaglie, ed altri oggetti d'arte, per poi passare a pubbliche e private vendite dietro mandato dei depositanti:

2° Nel fare sovvenzioni ai depositanti proporzionate al valore degli oggetti depositati.

Perchè il capitale dell'azionista versato a garanzia degli oggetti depositati abbia un giusto compenso, si sono prescritte delle tasse sugli oggetti da depositarsi, sulle vendite ec., oltre ai prodotti per l'associazione ad un giornale periodico, e per le sovvenzioni pecuniarie. Questo giornale servirà di mezzo per mettersi in corrispondenza colle principali piazze di Europa, e porrà a conoscenza degli amatori gli oggetti di belle arti, e studierassi di dare esatto conto del movimento artistico europeo: così anche le arti belle, speriamo, avranno una statistica compita e ragionata, di cui pur troppo si manca.

Col primo maggio 1847 si sono aperte le ampie sale dell'Emporio, al quale auguriamo di cuore vita prospera, fiorente, e lunga. *Enrico Castreca Brunetti.*

(1) Emporio di belle arti, ossia società in accomandita per azioni sotto la ragione Terzaghi, Dal Bono e comp. per l'attivazione di uno stabilimento di deposito di oggetti distinti di belle arti per gli esperimenti di vendita privata e pubblica, da erigersi nella città di Milano. (Milano dalla tipografia di Giovanni Silvestri, 1847.)

Notizie scientifiche

Nella tornata del 31 Marzo, Crampton ha reso conto alla Società delle Arti di Londra degli sperimenti fatti sopra la *ferrata* da Londra al North-Western con la locomotiva il *Namur*, la quale è costrutta per piccole larghezze di via. La società di già avevagli accordato l'anno scorso una medaglia d'oro per l'invenzione di una nuova locomotiva di quel sistema; il quale, consistendo in tener basso il centro di gravità, era fatto per dominare in ispecie i movimenti oscillatorii.

Le dimensioni di questo genere di locomotiva sono le seguenti:

Diametro delle ruote motrici metri	2, 10
— delle ruote di sostegno	0, 97 1/2
Distanza tra il centro delle ruote estreme	3, 92
Diametro del cilindro	0, 40
Lunghezza della corsa	0, 50
Numero dei tubi	182
Lunghezza dei tubi	3, 35
Diametro esterno dei tubi.	05
Lunghezza della fornace.	1, 28
Larghezza.	1, 05
Superficie del fornello.	4, 35
Superficie esterna della fornace	18, 60
— dei tubi	279, 00
Superficie totale.	297, 00

Per tal modo la superficie totale è minore della più parte delle altre locomotive di Londra e del North-Western; ed è una delle due locomotive ordinate dal sig. Giorgio Rennie per la strada ferrata da Namur a Liegi.

Tutte le volte che il *Namur* ha servito a rimorchiare dei treni sopra il cammino da Londra al North-Western, è giunto da 2 a 11 minuti prima del tempo stabilito. Questa macchina a quest'ora ha percorso 2,500 miglia in Inghilterra senza che alcuna delle sue parti abbia sofferto; si fu costretti una sola volta di fermarla, perchè si era rotta una giuntura della pompa. In un viaggio, rimorchiando un convoglio di coke del peso di 80 tonnellate da Camden-Town a Wolverton ha corso 82 chilometri all'ora, sopra una linea in piano. Un'altra volta fu attaccata a un convoglio di viaggiatori del peso di 50 tonnellate, non compresa la macchina, e fece quasi 100 chilometri all'ora, e ciò fra Tring e Wolverton. Essa non ha sofferto la benchè minima vacillazione ad una celerità di 90 chilometri: quindi può dirsi che il suo moto è eguale tanto a 100 chilometri quanto a 50 di velocità. La sola differenza consiste in un moto di scossa il quale si sente nelle grandi velocità, quando il suolo è ineguale.

Per conseguenza, dice il sig. Crampton nella sua memoria, credo di aver raggiunto il mio primo scopo, il quale fu di fare una locomotiva che non vacillasse, con grandi ruote motrici e cilindri esterni; inoltre la locomotiva ha i pregi seguenti: — Tutte le parti motrici, come le eccentriche, le valvole ecc., sono presso al luogo del conduttore, il quale può untarle facilmente senza muoversi, e assicurarsi che esse sieno in buon ordine. Il regolatore, che ordinariamente sta all'interno della caldaia ovvero nella cappa, in questa macchina è posto in modo che un uomo può rimanere in terra e fare il suo officio; la ruota motrice è dietro della fornace, e questo è il miglior luogo per assicurare alla locomotiva l'aderenza sopra le guide e la stabilità. *Journal des Chem. de fer.*

Notizie diverse

Il ritardo, di cui è stata cagione l'amministrazione de' ponti e strade in dare la sua approvazione, ha impedito l'apertura della ferrata atmosferica di *Saint-Germain* pel primo di aprile passato. Questa approvazione, quantunque tanto ritardata, è accompagnata di riserve e condizioni che impediscono la compagnia di profittarne prima che essa non siasi messa d'accordo con l'autorità superiore.

Altre volte ancora fu funesta all'industria dei cammini di ferro la lentezza dell'amministrazione dei ponti e strade. La compagnia di *Boulogne* fu obbligata di cominciare i lavori senza autorizzazione, dopo di aver atteso per un anno intero l'approvazione dei piani sottomessi. Ed oggi quella di *Saint-Germain* ha perduto la bella occasione delle feste di Pasqua.

— Non è molto tempo, 21 archi del viadotto di Liverpool (ferrata da Liverpool a Bitry) hanno crollato l'un dopo l'altro e con rapidità. Il rumore della loro caduta è stato orrendo, e rassomigliava ad un fuoco di plotone; e si udiva a un chilometro di distanza. Gli archi erano di sotto, e li 6 verso il Nord erano da pochi giorni liberi dell'armatura. S'ignora la causa che ha fatto rovinare il primo: solo da tre giorni si vedevano in esso lesioni e sintomi di debolezza: in un minuto e mezzo erano a terra gli altri 20. Quello aveva 10 metri e 50 centimetri di larghezza, gli altri 9 metri. I danni ascendono fra i 125,000 e i 150,000 fr.

Il Direttore O. Gigli

Borsa di Roma dei 30 Aprile 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 2. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	— —	104 50
Chiusura »	— —	104 50

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . . .	80	50	Genova . .	18	37
Livorno. . .	15	68	Londra . .	470	—
Firenze . . .	15	70	Parigi . . .	18	33
Venezia . . .	15	72	Marsiglia. .	18	32
Milano . . .	15	81	Lione . . .	—	—
Ancona . . .	99	20	Augusta . .	46	70
Bologna. . .	99	40	Vienna. . .	—	—

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 13 Sc. 167 13
— effettive. . 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	108
— — Monza	10	575,000	»	*Senz'affari*
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	90 1/2
Lucca — Pisa	14	400,000	»	*Senz'affari*
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Simile*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	167 1/8
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	122 1/2
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	98 1/8
Berlino — Anhalt	101	4,200,000	13 68	109 1/2
— — Magdeburg	95	3,800,000		89
— — Amburgo	150	*Nuova*		107 1/2
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	107
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	86 1/2
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	112 1/2
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	197 1/2
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	84 1/2
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	105
Taunus	33	1,200,000	19 60	143 1/2
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	17 40	120
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrazione governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 »	
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12			F. 947 50
— — Versailles (destra)	16			—
— — — (sinistra)	11	*Il corso delle Azioni*		—
— — Orléans	76	*francesi si regola sul*		1230
— — Rouen	86	*valore di franchi 500 per*		927 10
— — Havre	»	*Azione: il loro prodotto sa-*		673 75
— — Lyon	»	*rà dato con un successivo*		431 25
— — Strasbourg	»	*numero, non constando*		427 50
— — Nord	»	*ancora quello dell'ultimo*		625
Orléans — Bordeaux	»	*semestre.*		515
Strasbourg — Basilea	90			190
Bordeaux — Cette	»			445
Avignon — Marseille	»			770

PUBBLICAZIONI DELLO STABILIMENTO TIPOGRAFICO DELLA SOCIETA' EDITRICE ROMANA

BIBLIOTECA CLASSICA SACRA

O SIA RACCOLTA DI OPERE RELIGIOSE, EDITE ED INEDITE, DAL SECOLO XIV AL XIX,
ORDINATA E PUBBLICATA DA OTTAVIO GIGLI

Ciascun' opera di questa *Biblioteca* è stampata contemporaneamente in due sesti diversi: in-8° piccolo, simile alla *Biblioteca Silvestriana;* e in-4° grande a due colonne, con carta di buona qualità e nuovi caratteri.

Ogni mese se ne pubblica: dell' edizione in-8, un Volume di 250 pagine circa, legato alla rustica con copertina stampata, al prezzo di *Paoli tre romani* (fr. 1. c. 65); e dell' ediz. in-4, un fascicolo di 64 pag. di stampa, con copertina stampata, al prezzo di *Paoli quattro romani* (fr. 2 c. 20). — 48 Volumi sono stati già pubblicati.

Opere pubblicate

S. Aurelio Agostino (Secolo XIV) — *Della Città di Dio*, volgarizzamento del buon secolo, ridotto alla vera lezione, col confronto di più testi a penna e stampati, da Ottavio Gigli (2ª edizione); 10 volumi in 8o.

Abate Isaac (Secolo XIV) — *Collazione*, stampata per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona. 2 vol. in-8o.

Beato D. Giovanni dalle Celle, ed altri (Secolo XIV) — *Lettere* coll'aiuto di varie stampe e mss. recate a miglior lezione dal P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona. 1 vol. in-8o.

Feo Belcari (Secolo XV) — *Prose edite ed inedite.* 5 vol. in-8o.

S. Giovanni Crisostomo (Secolo XIV) — *Opuscoli* volgarizzati. Testo di lingua corretto da molti errori, per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona (2a edizione); 2 vol. in-8.

Giovanni Pietro Maffei (Secolo XVI) *Vite di diciassette Confessori di Cristo.* 5 vol. in-8o.

Sforza Pallavicino (Cardinale) — (Secolo XVII) *Istoria del Concilio di Trento*, con aggiunte inedite e note tratte da varii autori. 18 volumi in-8o.

Del medesimo — Opere edite ed inedite. — *Se il Principe debba esser letterato.* — *Trattato intorno alla superbia.* — *Trattato sulla Providenza.* — *Trattato del Bene.* — *Arte della Perfezione cristiana.* 9 vol. in-8o.

P. Domenico Cavalca (Secolo XIV) — Opere edite e inedite, rivedute sopra i migliori codici. — *La Mondizia del Cuore.* — *L'Ammonizione a Santa Paola.* — *L' Esposizione del Pater noster.* 1 vol. in-8o.

Opere preparate per la stampa

P. Domenico Cavalca — *Vite de' SS. Padri*, con un confronto generale de' codici italiani.

Queste *Vite* sono il più bel documento in prosa che ci ha lasciato in fatto di lingua l'aureo trecento; ed essendone il confronto quasi condotto a fine, in breve si spera di poter metter mano alla stampa, che sarà fatta con ogni possibile diligenza.

Autore incerto — *Cento Meditazioni di S. Bonaventura sulla Vita di Gesù Cristo;* volgarizzamento antico toscano, cavato dai mss. per cura del P. Bartolommeo Sorio, P. D. O. di Verona.

Questo prezioso testo di lingua, che è pur citato dai sigg. Accademici della Crusca, del quale non sono fin qui pubblicate che quaranta Meditazioni, sarà dato ora per la prima volta tutto intero.

Si accorderà ogni agevolezza riguardo al modo di pagare alle persone che bramino associarsi alla completa Biblioteca.

Roma. — Tipografia della Società Editrice Romana, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*

14 MAGGIO 1847. ANNO PRIMO. — N° 17.

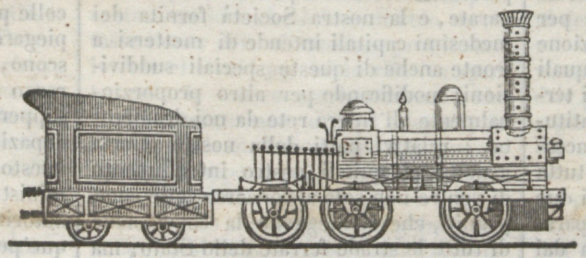
DIREZIONE
IN ROMA
Via Felice N. 124

La Locomotiva

SI PUBBLICA
ogni
GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.



CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA
Per sei mesi. . . . . ₰ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO
(franco ai confini)
Per sei mesi. . . . . ₰ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE PER GLI AZIONISTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE E D'ALTRE SOCIETA' INDUSTRIALI

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — *Indirizzo presentato a Sua Santità dalla Società Nazionale.* — *Al Sig. march. Orazio Antinori. Lettera responsiva alla sua inserita nel num.* 15 (*29 Aprile*) (Marcantonio Baglioni Oddi). — *Riflessioni strategiche da considerarsi nella costruzione delle strade ferrate negli Stati Pontificii, lette nell'Accademia Tiberina il* 1 *febbraio* 1847 (*continuazione*) (Camillo Ravioli). — *Associazioni di reciproco soccorso tra gli inservienti le strade ferrate* (Enrico Castreca Brunetti). — Commercio-Industria. — *Società toscana per l'industria del ferro.* — *Società per l'esportazione dei vini.* — Notizie Scientifiche. — *Esperienze importanti sul cotonpolve.* — *Invito a chi vuol edificare in Porto d'Anzio.* — Borsa di Roma. — Corso delle azioni di varie strade ferrate italiane ed estere. — Annunzi.

Strade ferrate Pontificie

SOCIETA' NAZIONALE

Questo indirizzo che la Società Nazionale fece presentare a Sua Santità la sera del 13 corrente dal Prin. D. Pietro Odescalchi uno de' presidenti, fa conoscere quale sia stato sempre il suo scopo, lo stato presente, e quanto meriti che venga aiutata e protetta. Sono i sudditi rappresentati dagli uomini più rispettabili per ingegno, onestà e ricchezze, che domandano che ad essi sia data la concessione, ma non per questo vogliono avere alcun privilegio che tolga al Governo le volute garanzie.

Beatissimo Padre,

La Società Nazionale per l'intrapresa delle strade ferrate ha colto buon profitto dalla benigna concessione della Santità Vostra nell'acconsentire, che venisse protratto il termine imposto alle offerte. E tutto che la Società avesse già adempiuto in tempo debito alle prescrizioni volute dalla Notificazione del 7 novembre 1846, pure ambiziosa di rispondere il meglio che per lei si possa alle mire paterne di Vostra Beatitudine, sottopone all'alta sapienza della medesima alcune modificazioni al suo progetto, le quali ha in questo mezzo trovate più confacevoli al generale interesse degli intraprenditori, non meno che a vie meglio rassicurare con più forti garanzie ogni probabile, e conseguibile riuscimento della cosa. E primieramente avendo considerato, che dalle forze riunite potevansi sperare più pronti effetti del progetto, ha ella con ogni cura procacciato di attirare nel proprio seno alcune compagnie, le quali per essere composte di tutti statisti, e di promotori chiarissimi per probità, e ricchezza, non eravi certamente cagione di dubitare, che da un simile senso di bene morale, e materiale dello Stato non venissero eccitati. Al che essendo ella con felicità pervenuta, oggi si presenta colla riforma del suo progetto più coraggiosa, e più intrepida nelle sue proposte, e sente di se medesima quella fiducia, che non manca giammai in chi volge a prospero fine di pubblica utilità le proprie operazioni. Noi non vogliamo certamente, o Padre Santo, far gabbo ad alcuno, ed i nostri statuti, ed i nostri regolamenti intendiamo che sieno chiari, lucidi, ed incontaminati, per quanto fin da principio ci prescrivemmo nel compilarli, e poscia nell'ammigliorarli. Quando però all' Eccelsa Vostra Commissione preposta a giudicare, ed a proporvi quale de' progetti, e quale compagnia di promotori valgasi a meritare la benigna vostra concessione, sembrasse di ritrovare ommissioni, o non bastevole chiarezza in qualche articolo, noi non ci ricuseremo di giustificarne, o di modificarne le espressioni sì, che bastino ad offerire in ogni maniera il più forte argomento di quella piena lealtà, ed integra coscienza, con che ci siamo dedicati a questa intrapresa. Alla quale non altro eraci sprone, che il seguir da vicino le magnanime intenzioni della Santità Vostra, allorchè manifestaste quanto vi piacerebbe, che questa nuova guisa di comunicazioni ricevesse impulso, e movimento dai vostri medesimi sudditi. Compresi noi da tanto affettuoso sentire dell'ottimo nostro Sovrano, che tutto era volto a rendere l'intrapresa delle strade ferrate il più che si potesse vantaggiosa agli interessi de' popoli di questo dominio della Chiesa, ci studiammo di comporre una forma di associazione, alla quale ciascuno de' vostri soggetti potesse facilmente appartenere, se il volesse. Ci demmo quindi con ogni sollecitudine a ricercare, ed a far partecipi di questo corpo di Società i più segnalati capitalisti dello Stato, e di vero non ci mancò nelle Provincie ancora quella cooperazione, che per noi poteasi desiderare, perchè uomini rispettabili pei loro rapporti sociali si prestarono con tutto il calore a corrispondere alle sapienti, e provvidissime vedute della Santità Vostra.

Dalle interissime doti degl' individui rappresentanti l'insieme di questa associazione, dalla equità, e moralità de' nostri regolamenti e' ci sembra, che sia facile il giudicare, che noi non ci poniamo all' opera con alcuna ingannevole speculazione, ma unicamente con quel fervore, e con quella lealtà, che dalla natura di così grande impresa si richiedono, e si aspettano. È specialmente l'amore alla generale industria, e alla morale, che insieme ci accoppia; affinchè, posti noi come a guardia di questa intrapresa, fermi e saldi allontaniamo il monopolio, e le frodi; provvedendo, che altri non profitti a danno dell'universale.

Molti forse dimanderanno la concessione, avvalorando le loro offerte con nomi e congiunzioni di ricchissimi banchieri esteri, e le saranno veramente di nome, e non di fatto; giacchè niuno potrà mai affacciare un rispettabile numero di azioni promesse, o vendute effettivamente, se non dopo fatta la concessione. Si proporranno essi dunque un giro di azioni per tutte le Borse di Europa, le mescoleranno a voci poco vere, ed atte solamente a favorire la ingorda loro speculazione in detrimento della cosa pubblica: e l'agiotaggio precederà l'intrapresa, e non sarà conseguenza della sicurezza e della bontà della medesima. Noi abbiamo accuratamente impedito e tolto l'adito a questo maliziare; secondo che alcuni appositi articoli dello Statuto chiarissimamente vi mostreranno. Anche noi potremmo dirvi, che abbiamo pronte varie compagnie di poderosi capitalisti, e tedeschi, ed inglesi, non meno che alcu-

ne delle prime case bancarie di Francia, le quali ci offrono partiti assai convenienti per la sicura effettuazione delle strade: ed anzi una ingente compagnia tedesca, alla cui testa è il barone di Putzer, ci ha mandata una formale obbligazione per assumere da noi in accollo la costruzione di tutte le strade ferrate, delle quali avremo la concessione. Ma di ciò noi terremo proposito quando a Vostra Beatitudine piacerà di accordarci quella concessione, che noi dimandiamo con tutta buona fede, ed integrità; avendo noi due terzi dell'intero capitale occorrente parte in promesse di azioni, come risulta dai bollettari, e parte in obbligazioni di accolli, di somministrazioni di materiali, come ne appare dai documenti, che ad ogni inchiesta saranno esibiti. Noi non abbiamo per altro voluto vincolarci insino ad ora con estere compagnie (lo che possiamo fare ad ogni nostro piacere), perchè abbiamo voluto lasciarci un campo libero a ricevere, e discutere le proferte di molti, onde tra loro prescegliere quelle, che ci daranno, insieme alla fiducia, ed alle rispettive guarentigie del mantenimento dei patti che assumono, una indubitata sicurezza, che la loro concorrenza non arrecherà pregiudicio all'interesse de' nostri concittadini tutti, ed apporterà tranquillamente que' benefici risultamenti, ai quali miriamo per la più grande prosperità dello Stato. Il nostro primo pensiero egli è ora di dare un credito positivo, e fuori di ogni eccezione alla nostra Società, e di fondarla sovra principii morali, e filantropici, non disgiunti da quell'utile puro, e limpido, che può sorgere da una speculazione, che vogliamo dirigere con retta coscienza; per lo che i principali sforzi della nostra operosità saranno in ogni momento diretti a seguitare i generosi impulsi di quel Supremo Gerarca, che oggi tanto si agita per felicitare i suoi popoli.

Non volendo per tanto allucinare noi stessi, nè illudere chiunque sia per riporre in noi la propria confidenza, ponevamo perciò la condizione, che la Società s'intenderà costituita, quando gli studi tecnici, ed economici avranno appalesata la convenienza dell'intrapresa generale. Giacchè per alcuni speciali tratti non può cader dubbio; e su quelli noi cominceremmo anche dimani i nostri lavori, tale e tanta è la convinzione che abbiamo della utilità dei medesimi. A non ridurre per altro lo Stato nella perniciosa necessità di costruire a proprio conto alcune linee, che per la malagevolezza delle condizioni topografiche non somministrerebbero sufficienti elementi da considerarle come proficue, e produttive un interesse anche modico sul capitale impiegato, noi abbiamo candidamente creduto, che non ci convenisse il dimandare un solo tronco, perchè opinammo, che ad una tale inchiesta potesse mancare l'impronta di quella nazionalità, e di quei sentimenti di pubblico bene, dai quali noi integramente ci sentiamo commossi, ed incitati a questa magnifica impresa. Non ci ricusiamo tuttavia con questo dall'adire anche ai tronchi speciali, quando pure alla Santità Vostra piaccia di accordarli per concessioni separate, e la nostra Società fornita dei medesimi capitali intende di mettersi a fronte anche di queste speciali suddivisioni; modificando per altro proporzionalmente all'intera rete da noi desiderata, i relativi patti della nostra offerta generale. È quindi nostro intendimento di venire non solo al concorso colle compagnie, che richieggono la concessione di tutte le strade ferrate dello Stato; ma eziandio di metterci del pari colle altre, che possono addimandare de' tronchi separati. E se per l'avvenire noi imploriamo la preferenza a parità di cose, a questo ci spinge non certamente alcun egoismo, mentre non vi è, nè vi può essere questo pestifero vizio, dove gl'interessi comuni sono considerati, ed accettati con tanta imparzialità; ma unicamente a questo ne forza quel debito, che ci corre di antivedere, e di guarentire ai nostri azionisti la stabile utilità della nostra intrapresa, la quale potrebbe sopportare gravissimo detrimento, quando non si frenasse un concorso, che venisse a rovinarci.

Allorchè noi volgemmo il pensiero, e le cure a secondare i tratti magnanimi del cuore generoso di Vostra Beatitudine, non si vollero già per noi restringere le nostre sollecitudini ai soli confini del guadagno; ma si accompagnarono sempre con tali accorgimenti, che la nostra opera punto non si discostasse da quella via, che ci era tracciata dal senso di pubblica utilità, che dagli altissimi vostri concepimenti rifulge.

Trasportandoci ora a discorrere sulla durata della esecuzione, noi vi diremo, o Padre Santo, che tutta questa rete di strade ferrate ci proponiamo di compierla in dieci anni. Onde però più facilmente congiugnere le nostre intenzioni agli effetti, senza riuscire di soverchio peso agli azionisti, stabilivansi delle condizioni generali comode ai medesimi, ed attribuivasi la facoltà a tutto il corpo dell'assemblea di emettere delle azioni di priorità: lo che equivale a trovare denaro sulla garanzia dei tronchi già costruiti. Non ci sarà poi impossibile di stabilire delle contrattazioni con ragguardevoli compagnie per gli oggetti occorrenti, le quali ci somministrino il ferro e le macchine entro un tempo più breve di quello, che sarà conceduto al pagamento di questi materiali di prima necessità, e che importano forse un terzo del capitale delle strade ferrate. Possiamo inoltre avvantaggiare grandemente la intrapresa nelle contrattazioni secondarie; e certo il carattere della nostra Società offre tutta quella sicuranza, onde noi ci daremo le più grandi cure, acciocchè la si proveda con quella maggiore prestezza, che senza pregiudizio del nostro interesse ci conduca sollecitamente a godere, e ad usufruire di questo potentissimo mezzo di nostra comune prosperità. In quanto al porre mano ai lavori, noi incomincereremo da que' tratti, che si combinano colle viste economiche della società, e colle politiche mire del governo per impiegare gli operai là dove più oggi rifluiscono, e dove mettono in qualche imbarazzo il principe, ed i comuni per sopperire al bisogno di trovare una occupazione a cotal gente operaia. Noi per questo ci porremo d'accordo coi vostri ministri, e assistiti dalla suprema vostra autorità, o Padre Santo, ci prenderemo que' pensieri, che possono in qualche guisa moralizzare questa classe, oggi per isventura abbandonata a se stessa. Insomma tutto ciò, che vi sarà di bene morale, che si possa congiungere colla nostra intrapresa, noi lo abbracceremo volonterosissimi, per coadiuvare con ogni nostro potere alle sante vostre intenzioni. E ciò non vi diciam noi per vanezza; ma perchè egli è precipuamente a questo fine, che noi miriamo: dappoichè rappresentando noi i principali capitalisti di tutto lo Stato, sentiamo una vera necessità di temperare, e moderare i costumi di questa gente, e di moralizzarla nell'esercizio della sua potenza.

Non ci rimane più ora a dirvi, o Padre Santo, che potrà forse ad alcuno sembrare, che la nostra associazione non possa mai dare a se medesima quel carattere, e quella saldezza commerciale, che occorre in così fatte intraprese; perchè è composta di soci, che in gran parte non vorranno uscire dalle loro abitudini, e dalle loro comodità per regolarla con quei propositi, che vi abbiamo esposti. A questa gente noi risponderemo coi fatti che esistono, e le casse di Risparmio vi porgeranno senza fallo una prova incontrastabile, che le instituzioni dirette da così sacri principii, non possono mancare anche nel vostro Stato: l'osservare poi la Banca romana ne'suoi varii periodi vi persuaderà, che qui ancora le intraprese commerciali possono prosperare, quando sieno così bene dirette, siccome lo è oggi questa instituzione, la quale quanto fu sventurata nelle mani dello straniero, altrettanto si fece bella, e grande nella proprietà, e nel conducimento degli statisti.

Esposte così alla Santità Vostra tutte le nostre osservazioni, noi non vogliamo ora più, che implorare dalla benignità dell'animo vostro quella considerazione, che nell'altezza dei vostri giudizii vi piacerà di accordarci, e che noi sapremo sempre venerare con quella obbediente rassegnazione, e divozione, colla quale umilmente ci prostriamo al bacio dei sacri piedi.

Al sig. marchese Orazio Antinori. — Lettera responsiva alla sua inserita nel Num. 15 (29 *aprile*).

Sono oltremodo tenuto alla bontà con cui prontamente avete corrisposto all'in-

vito da me fattovi, col foglio dell'undici aprile decorso, di scrivere nella *Locomotiva* sull'argomento della linea Chiagio-Potenza, dacchè contemporaneamente si spediva dalla nostra presidenza una dimostrazione comparativa della linea Chiagio-Potenza con quella Topino-Potenza, da non desiderarsi nè più chiara nè più convincente per la preferenza della prima sulla seconda. Il mio impegno, e lo indirizzarmi a voi derivano, quanto al secondo, dalla stima e dall'amicizia, che sicuramente mi legano a voi pel vostro ingegno, ed i vostri pregi personali, e dalla fiducia che meritamente vi ha dimostrato questa Presidenza; quanto al primo, dall'opinione in me sicura per la prevalenza della linea *Chiagio* su quella *Topino*, confermata dall'unanime giudizio di tutti i Perugini addetti a questa Presidenza esternato nel 20 novembre scorso (1). Nel mentre però io avevo appreso esser venuti in questo stesso divisamento (ed in antecedenza all'epoca riferita) e il magistrato di Perugia, e il consiglio provinciale; nel mentre (senza concerto) nella stessa data che il faceano alcuni membri della presidenza, il municipale consiglio proclamava a Perugia il passaggio pel Chiagio, pareva, che il passaggio pel *Topino* fosse *fatale*; e non ignorate (benchè tutti vorremo, ed io pel primo, dimenticarlo) come ed io ed i miei colleghi siamo stati il segno non di opposizioni ma di sarcasmi per avere sostenuto una verità incontrastabile, quale volevasi a tutta forza che fosse un puntiglio municipale.

Ma gli oppositori vantavano il voto della inclita Presidenza Centrale, che, coscienziosa sempre e retta, non aveva pronunciato alcun giudizio; male facevansi scudo del progetto del ch. ingegnere della Centrale, il quale nella strettezza del tempo nei primissimi lavori avea presentato un'idea che è fuor dubbio meritasse l'onor della discussione; ma invano lo celerei a voi (perchè lo riferiva apertamente la nostra corrispondenza) che quella esternazione, e quel silenzio, se non sbigottivano noi al paro che invigorivano gli oppositori, pure non mancavano di tenere in apprensione.

Non erano ancora nell'entrar dell'aprile comparsi nella *Locomotiva* i dotti elaborati saggissimi voti dei ch. ingegneri Provinciali, e Romiti, benchè il nostro egregio ingegnere Cerroti avesse inviato i suoi studii entro la dilazione che la Sezione tecnica della Centrale aveva concesso. Quindi inviando alla Centrale la *dimostrazione comparativa* fra le due linee in confronto della nostra *Sezione tecnica* formata di ingegneri stimabilissimi, che alla dottrina uniscono zelo ed alacrità, (ch. Martini, Poggi, Ugo Calindri, Monti, Monti Govetti, ed altri) io dovea raccomandarvi, che la *Locomotiva*, organo della Società Nazionale, ne tenesse proposito.

E nol potea meglio che a voi, e voi avete voluto, e saputo esplicare le principali e più convincenti ragioni in un linguaggio e co' più inesorabili argomenti che fossero alla portata di tutti, onde a tutti fosse chiaro, che intorno alla preferenza della linea *Chiagio* su quella Topino l'intelletto scientifico, lo artistico e l'interesse sociale e il municipale corrono di conserva la medesima via. Imperocchè io non mi adonterei se si dicesse che, come Perugino, ho procurato, e goduto a questa preferenza ora mostrata e confessata senza contrasto, tenendo per fermo che l'amor del municipio sia vizioso solo allorquando contradica agli interessi universali, ma virtuoso invece quando vi si unisca, e li giovi. E per questo motivo nella rappresentanza, di che i miei colleghi della presidenza si sono compiaciuti onorarmi, di uno dei primi fra essi, ho procurato e goduto di prendere con tutto l'accordo ed il premuroso impegno della perugina magistratura, la quale insino dai primi momenti ha gareggiato in zelo per fornire anche di mezzi pecuniari onde la dimostrazione comparativa formata dalla Sezione tecnica riuscisse d'ogni parte completa e rispondesse ad ogni difficoltà; per raccomandare e questa linea, e le altre comunicazioni di linee ferrate di interesse egualmente nazionale che municipale per la nostra città, ai supremi dicasteri, ed alla stessa persona dell'adorato nostro Sovrano l'immortale Pio IX.

Or dunque che (sia presto o tardi, per riguardo all'opera) a tempo però sempre per l'effetto, giunge compiuta mercè i chiarissimi ingegneri Provinciali, e Romiti, e quelli ancora della nostra sezione tecnica la prova della prevalenza dalla magistratura perugina e da noi prima sostenuta più, come a dire, per intuizione, che per raziocinio, io tengo per fermo che infallantemente favorevole ai nostri desiderii sarà la suprema decisione cui spetterà determinare il passaggio Apennino. Nè mi fanno punto dubitare le sinistre prevenzioni che taluno coscienziosamente nudrir potesse in antecedenza. Poichè se in argomenti di raziocinio può anche talora dal sapiente equivocarsi, la specie del fatto inganna spesso i sapientissimi; — ma posto in aprico l'inganno, vestita la verità di tutta la sua luce, oh! quanti han la invidiata sorte di vivere sotto il regno di Pio IX son certi, che la verità sempre e dovunque, ma ispezialmente presso i savissimi e spettabili componenti la Commissione del Governo per le strade ferrate otterrà il posto suo proprio, la sua potenza, il suo effetto, quanto, e come son certi che il sole tornerà a illuminar la dimane.

Vogliate allo stesso modo assicurarvi, voi mio carissimo Orazio, dei sentimenti di gratitudine, e di amicizia con cui mi offero nuovamente, e sempre ec.

Perugia S. Erminio, 10 maggio 1847.

Marcantonio Baglioni-Oddi

(1) All'opera e all'impegno messo dai signori componenti la presidenza Perugina, onde dimostrare il miglior passaggio dell'Apennino, essendovi stata unita anche quella di molti altri, vuole gratitudine e giustizia, che si renda ai medesimi quella dovuta lode che sonosi meritata. Tra quelli che hanno anteposto il bene pubblico al bene privato merita particolar menzione l'illustre famiglia dei conti Beni di Gubbio, e nominatamente il conte Ubaldo e il conte Girolamo Gonfaloniere di Gubbio; il primo de' quali ha provveduto di comodi, di cavalcature, di cibo gl'ingegneri, che si erano mandati a perlustrare l'Apennino nel forte dell'inverno, esso stesso togliendosi dalla propria abitazione per indicare fra mezzo le nevi i passaggi migliori; il secondo impegnandosi in Roma presso le autorità, e facendo risolvere il comune di Gubbio a dare una somma per gli studii preliminari del passaggio dell'Apennino. A questi si aggiunga ancora il degnissimo Gonfaloniere di Fabriano, al quale furono sempre a cuore gl'interessi della Società Nazionale. Ed essa ben volentieri coglie ogni occasione per attestare pubblicamente che è sempre vivo l'amor patrio negli animi gentili, e che vi sono stati, come sempre vi saranno, coloro che, sagrificandosi alla cosa pubblica, rendono degli importanti servigi, così che non possono essere defraudati del più sincero elogio. E la Società Nazionale, che ha avuto vita per questo principio, non potrà mai peccare di opinione verso di quei generosi che dettero opera in suo vantaggio, che alla fin fine è vantaggio generale.

Riflessioni strategiche da considerarsi nella costruzione delle strade ferrate negli Stati Pontificii, lette nell'Accademia Tiberina il 1° febbraio 1847.

Continuazione.

La capitale è quella che deve primamente e fortemente coprirsi e difendersi: e a coprire e difendere la capitale deve volgersi ogni nostra cura. Ove questa non abbia un sistema di fortificazioni, e tutto debbe confidare nei movimenti di un'armata, che allontani ogni pericolo dalle sue mura, per quel che si può sperare; quanto più si agevoleranno i movimenti di questa armata, quanto più si coprirà con piazze forti, e all'occorrenza di magazzini, quanto può più confidare negli accidenti del terreno; altrettanto potrà augurarsi sicurezza, o almeno ritardo tale, che possa permettere risoluzioni, le quali non siano dettate da disperazione. E noi in questo siamo fortunati abbastanza, senza che immaginiamo fantasticamente di farci forti sopra le carte, ove, senza altra spesa che un po' di pazienza, tracciamo linee che mai possiamo sperare di realizzare col fatto (2).

Al più lontano confine abbiamo per limite naturale il Po, e la piazza forte di Ferrara da un lato; dall'altro il confine estense, e su quella via la buona ma ora

(2) Sia che il nemico si presenti sulla frontiera francese, la frontiera svizzera, o la frontiera austriaca, Roma trovasi ad una distanza di 120 a 140 leghe; la frontiera delle Alpi una volta forzata, essa è garantita dalla frontiera del Po, e finalmente dalla frontiera degli Apennini. (*Memorie di Napoleone.*)

barbaramente devastata piazza di frontiera Forte Urbano.

La catena dell' Apennino fronteggia la nostra sinistra fino a che non si biforca; la diramazione maggiore tagliando lo Stato tra Urbino e Borgo S. Sepolcro, la diramazione minore sboccando vicino a Cortona.

Presso la biforcazione degli Apennini abbiamo la rocca inespugnabile di S. Leo, al mezzo fra i monti e il mare.

Nel centro dello Stato, e sul confine toscano sta a cavaliere il forte di Perugia.

La piazza forte di Ancona sull' Adriatico tiene l' estremità della nostra ala destra, quella di Civitavecchia l'estremità della nostra ala sinistra: Perugia restando come posto avanzato nel centro (1).

Il Tevere taglia fuori Perugia e Civitavecchia da un lato, finchè quel fiume fluisce a Roma che gli sta a cavallo; dall'altro lato il Potenza è il fiume che taglia fuori Ancona, ed ha le sue scaturigini presso Nocera sulle creste dell' Apennino. Tra Nocera ed il Tevere vari fiumi, o, per dir meglio, torrenti confluiscono in questo, che in tutti conta 42 influenti.

Al mezzo tra Nocera e il Tevere è la piazza di Fuligno.

Roma colla strada Salaria raggiunge Fuligno dirittamente per Corese, Cantalupo, Terni, Spoleto; può, a sinistra, raggiungere Fuligno egualmente, per Monte Rosi, Civita Castellana, che è munita di presidio e di rocca, e (traversato il Tevere) per Otricoli, e Narni, e Terni, e Spoleto (punto di riunione); a destra per Rieti, e Terni (punto di riunione).

Fuligno si triforca: la strada di mezzo, la Iesina, tocca Nocera, Fabriano, Iesi e le Case Bruciate, donde prendendo la Flaminia, a destra ha Ancona, a sinistra Sinigallia. La strada suddetta, da Fuligno giunta a Nocera, si biforca sulla sinistra, che per Cagli e Fossombrone termina a Fano sulla Flaminia, e si chiama la via del Furlo. La strada a destra da Fuligno passa presso Camerino, Tolentino, Macerata, e, valicato il fiume Potenza, tocca Recanati, Loreto, Camurano, e raggiunge Ancona. La strada a sinistra procede da Fuligno a Perugia, da questa al confine toscano, donde per Cortona, Arezzo, Firenze, giunge a Bologna.

La strada Flaminia, in cui confluiscono le tre strade suddette (di Fuligno per Macerata ed Ancona; — di Fuligno, Nocera e Case Bruciate; — di Nocera e Fano), traversa Pesaro e Rimino (donde a Ravenna); quindi, presa Rimino nuovamente per la Emilia, che è nella prolungazione della Flaminia, passa per Cesena, Forlì, Imola, e giugne a Bologna. Da questa a Ferrara ed al Po a settentrione, confine lombardo-veneto; a Forte Urbano, o meglio Castel-Franco, verso ponente, confine modenese.

Dal fin qui detto si scorge che Fuligno è punto strategico; poichè schiude il varco ad una serie di linee di comunicazione militare.

Ove noi potremmo legare Civitavecchia, Perugia, Ancona, con una linea di base, e fare che il Tevere e il Potenza favoriscano questa base; io mi avviso, se pur non erro, che avremmo ottenuto il fondamento d'ogni nostra operazione.

Fino ad ora la via che da Roma tocca Corese, Cantalupo, Terni, Spoleto, Fuligno, Camerino, Tolentino, Macerata, Recanati, Camurano ed Ancona, e l'altra che da Roma porta a Civitavecchia, sono state quelle che, mettendo comunicazione dall'un mare all'altro, o, per dir meglio, dall'un forte all'altro, che sopra i mari possediamo, ci ponevano in una comunicazione qualsiasi, tagliando per traverso lo Stato, toccando Fuligno, ed allacciando Perugia; formando di Forte Urbano e di Ferrara le due piazze forti di frontiera.

Quantunque la posizione della capitale faccia prendere un giro vizioso a questa grande strada traversale; pure essa ha il vantaggio di prevalersi per buona parte del Tevere e del Potenza, lungo il quale presso che parallelamente è situata, costeggiando il Chienti da Serravalle fin sotto a Tolentino. In qualunque modo, benchè imperfetta, è sempre questa gran linea stradale la base d'ogni nostra operazione militare, se di essa voglia farsene conto.

Per modo assoluto però non credo che finora noi possiamo dire di avere avuto questa base d'operazione: 1° perchè la via suddetta, che traversa il nostro Stato ed immette nelle altre strade di comunicazione, dovendo valicare in due punti l'Apennino, non dà il varco agli uomini e alle bisogne della guerra, con quella speditezza che si richiede: 2° perchè dei due fiumi in cui si appoggiasse l'armata, l'uno (il Potenza) è di natura innavigabile; l'altro (il Tevere) sul centro della base diviene anch'esso innavigabile; e la Nera, e gli altri fiumi, siccome il Topino, il Chiaggio ec., che dall'Apennino traggono le scaturigini nel versante del Mediterraneo, sono per propria indole fiumi non atti a dar risorsa in una guerra.

Da tutto ciò emerge chiaramente, che quantunque noi possediamo molti elementi per una base d'operazione militare, pur tuttavia essa è imperfetta, vista la giacitura della nostra linea stradale, e calcolata la specialità de' nostri fiumi dei due versanti.

Però ogni imperfezione sparisce, se quei fiumi, a cui dovremmo confidare la nostra difesa, potessero dare le loro vallate per adattarvi una strada ferrata. Esaminiamo i principii, donde esce il mio raziocinio.

I fiumi, intendo i navigabili, sono strade che camminano; così piacque ad un ingegnere straniero chiamarli, e giusta è la sua definizione. L'occhio calcolatore del militare si prevalse appunto dei fiumi nei movimenti di strategia e di tattica, perchè i fiumi più che le vie potevano somministrargli quello che il terreno occupato niega ad un'armata; quello che le strade incertamente, scarsamente, e lentamente possono ad essa fornire, per il metodo dei trasporti, per la facilità d'intercettazione, per le eventualità, consistenti in rotture dei ponti, inondazioni di acque, ostruzioni di nevi, avvallamenti di suolo e simili: all'incontro un buon fiume di una mediocre corrente difficilmente gela, nelle piene ordinarie può quasi sempre navigarsi cautamente, e nulla teme dai molti accidenti che si danno sul terreno. Un fiume poi largo, rapido, profondo e non guadabile, quantunque attenui da un lato i beneficii per la velocità, sempre però li accresce dall'altro, che è più importante, la sicurezza, e la difficoltà di essere traversato da un' armata nemica.

Più ancora, un' armata può più agiatamente guardare, impedire il passaggio e difendere una linea d' acqua, donde ritrae sostentamento e comunicazione, di quello che una strada, di cui mille cause rendono ardua la soggezione e la difesa.

Non potevano che le vie ferrate in qualche modo subentrare ai fiumi nelle località, in cui quelli non si acconcino alle viste militari. Difatto ben altri elementi concorrono in una via ferrata, e in una strada ordinaria. I siti che necessariamente si scelgono, l'inclinazioni che essi esigono, la vigilanza che si arrogano, il servigio che danno, la celerità con che trasmettono ordini, munizioni, vettovaglie, uomini e cavalli, fan sì che le strade ferrate servano anche più proficuamente ai bisogni di una guerra, di quello che il possa un fiume.

Ove un esercito appoggiasse le sue operazioni strategiche ad un fiume o a più fiumi insieme fortunatamente collegati, siano pure di loro natura non sufficientemente navigabili; quand' essi abbiano nelle loro vallate una via ferrata non interrotta, e di gran comunicazione; un' armata può sicuramente prendere i suoi movimenti da essi, chè le sarà opportunissima base. E tale è il nostro caso.

La strada ferrata che si vagheggia per la congiunzione de' due mari che ci bagnano, Mediterraneo ed Adriatico, *è una linea artificiale strategica, base di dife-*

(1) La triste condizione delle nostre piazze forti occupano nella storia pagini che muovono gli affetti dell'indignazione; nè vi è uomo in Italia che non lo sappia. Ferrara è soltanto quella che è intatta e ben guernita. I saglienti dei quattro baluardi di Forte-Urbano furono minati; la lunetta di S. Stefano, Monte Gardetto, e il campo trincerato della cittadella di Ancona, egualmente furono minati; la cittadella, ossia il bastione che or dicesi *Gregoriano*, con le sue dipendenze sono le sole opere che siensi risarcite. Perugia, Civitavecchia, S. Leo, Civitacastellana, per vero dire, non sono fortezze che in arte possano tenere nè il primo nè il second'ordine. Ma la posizione loro è assai importante: questo basterebbe per farcele apprezzare. Ed io, che non ho mirato tanto alla condizione ed alla forma de' nostri forti, quanto alla posizione che occupano strategicamente, li passai in rassegna, sicuro di non esser biasimato, se feci volgere le attenzioni sopra essi che sono piazze che delle tre condizioni una ne hanno in favore, ed è la più interessante.

sa per le nostre frontiere settentrionali; e di somma importanza dall' Alpi alla Sicilia.

Questa linea darebbe capo su i due mari a due piazze forti; passerebbe per la capitale, avrebbe sopra la strada toscana, nel centro, la piazza forte di Perugia, e toccherebbe Fuligno e le sue strade di comunicazione militare, le quali l'una dopo l'altra terminano a condurre come ad un centro, e riunire le nostre forze alla piazza forte di Ferrara sul Po, naturale nostra frontiera; e sulla strada del Modenese alla piazza forte di Forte Urbano.

Ove sembrasse troppo esteso il fronte di questa linea artificiale base di operazione, o a meglio dire, ove il bisogno non si estendesse a prevalersi di tutta la sua estensione da un mare all'altro, la natura ci fa forti egualmente. Noi possiamo bipartire questa linea: o il punto oggettivo è nelle provincie transapennine, e la nostra sinistra poggerà sui gioghi apennini, che valgono quanto un mare, o una potenza neutrale, un punto insomma inaccessibile; la nostra destra avrà il mare e un forte (Ancona.) Ovvero il punto oggettivo è nelle regioni cisapennine, e similmente la sinistra poggerà ad un forte e sul mare (Civitavecchia); la destra al dorso dei monti che la fiancheggiano.

Da tutto ciò evidentemente consegue:

1° Che i principii, che devono presiedere alla formazione della strada di congiunzione de' due mari non sono soltanto la speculazione dell'industria privata da un lato; dall'altro gl'interessi del commercio.

2° Che la strada dovrà munirsi non solo di tutte le perfezioni che dall'arte civile dipendono, ma vi deve concorrere l'arte militare, acciocchè nessuna sezione di strada, e nessuna piazza contradica a quei principii, a cui deve servire in ispecie a comun bene dello Stato e dell'intera penisola.

3° Che la disposizione delle truppe che fan parte delle guarnigioni dello Stato andrà ad avere un rovescio un po' più ragionato, utile, economico tanto per lo Stato, che ha il carico di quelle, quanto per esse in particolare, che dovranno informarsi a nuovo sistema di vita e di disciplina.

Questi articoli, come ognun vede, sarebbe necessario che s'imprendessero a svolgere; perchè ne fossero provate per intero le proposizioni: ma esse richieggono maturità di consiglio e delicatezza di ragionamento.

Ed io, che mi sento minore, sotto tutti i rapporti, alle diverse parti del tema, volentieri me ne sdebito tacendomi; contento solo di avere qualche cosa accennato in quel modo, che la mia pochezza consentiva: tanto più che ancor non siamo che alla vigilia delle operazioni grandiose in questo tratto di paese.

Per ciò appunto è più che sufficiente quanto dissi in questo scritto; e a modo di conclusione può bastare quest'ultima considerazione di non lieve importanza, la quale si è, che il vigile governo, al cui sguardo nulla può sfuggire, deve bene esaminare e considerare prima di dare concessione di tale strada, quale sia la società concessionaria, che imprenda il carico di tale importante costruzione; ben misuri e calcoli gli obblighi, che da un lato si devono assumere, dall'altro le condizioni necessarie, che si devono imporre. Ora che ci è dato di vivere sotto un principe provvidentissimo, sapientissimo e di tempra d'animo fortissima, qual è PIO IX che ha svegliato gl'intelletti di questa parte d'Italia; non può essere altra io credo che una società nazionale (poichè grazie al cielo una tale società ha vita fra noi) la quale possa transiggere all'idea del comune bene, ove il governo, per difetto di forze pecuniarie, non possa assumersi il carico della spesa, dell'esercizio e della manutenzione di tal linea di ferrata di sommo rilievo militare e commerciale. E questo tanto più, in quanto che, essendo la via di congiunzione dei due mari la più costosa e quindi la meno fruttifera, è necessario che l'impresa per qualsiasi causa non fallisca a mezzo, e si conduca a fine con buona fede, ragionatamente e nel minor tempo possibile.

Roma li 10 novembre 1846.

Dichiarazioni.

Per coloro che, per indole di studii, non possono essere obbligati a conoscere i principii dell'arte della guerra, e le applicazioni da me fatte, vedo necessario di riportare alcuni brani delle *Lezioni di Strategia* (Napoli 1837) (1) dello Sponzilli capitano del genio napoletano, che coincidono perfettamente alle idee che io veniva maturando. Esse faranno fronte alla mia pochezza, e daranno qualche peso al mio scritto.

Si è parlato delle basi di operazioni, e dichiarai dove e come noi abbiamo la nostra. Ecco lo Sponzilli come parla a questo proposito:

Una base tracciata per qualcuno degli Stati dell' Italia meridionale, godrebbe l'essenziale vantaggio di poggiare le ali al Tirreno ed all'Adriatico, e presentare a se d'innanzi un terreno limitato da due grandi ostacoli insuperabili, perchè l'esercito che la possiede, profittando delle comunicazioni che in un paese ben coltivato sono frequenti, possa procedere nelle sue operazioni con una sicurezza pe' fianchi e per le spalle, che difficilmente rinvenir si potrebbe altronde. (Lez. V, pag. 74.)

Facemmo rimarcare che l'irregolarità della figura del nostro Stato produce a settentrione un sagliente troppo profondo dalla base d'operazioni, la qual cosa non dà vantaggio: così il nostro autore:

Per niente dunque aver può influenza la figura sporgente di una frontiera sulla divisione o concentrazione delle forze; un gran sagliente pria delle ostilità è favorevole sotto il riguardo, che mette una massa concentrata, per così dire, nel bel mezzo della casa altrui, e la dispone a diventare aggreditrice in tempo ed a luogo favorevole; pur, cominciate le ostilità, cessa qualunque siasi vantaggio: per lo contrario, una grande sporgenza pone la massa ivi raccolta in continuo timore per le sue comunicazioni colla base primitiva, a cagione delle insurrezioni che organizzar potrebbe l'inimico nelle provincie poste sopra i lati dell'angolo.

(Lez. VII, pag. 109.)

Quanto alla frontiera, dissi che noi manchiamo di questa; ma nello stesso tempo feci rimarcare le diverse piazze forti che si prestano alla località; e che, come e dove si trovano, possono essere utili. Di fatti ecco il succitato autore:

Nè relativamente ad una frontiera qualunque, può per legge generale discutersi se sul limite estremo andar debbono le piazze maggiori tutte in una linea, o le minori; perchè, quantunque su di una frontiera quasi sempre troverassi adattabile quella linea delle maggiori piazze forti, la quale forma la base delle operazioni, pure sono le circostanze locali della frontiera naturale quelle che dettar debbono se questa base andar deve tracciata verso l'estremo confine, e seguita dalla dispositiva svariata delle altre piazze, o pure ritirata sensibilmente indietro e preceduta dai rimanenti punti affortificati e strategicamente compartiti. Nell'ordinamento strategico di una frontiera militare *fa d'uopo cercare il massimo degli ostacoli topografici che si presentano sulla maggior parte del confine, e che, come cennossi in principio della lezione presente, costituiscano la* frontiera naturale, *onde a contar del medesimo, andar man mano disponendo il numero necessario delle piazze forti.* (Lez. VII, p. 124.)

Si accennò nello scritto di disposizione di truppe: così lo Sponzilli:

. . . . *Questa circostanza* (opinioni, influenza) *induce naturalmente alla disseminazione delle forze, è contraria al principio fondamentale della guerra moderna, la concentrazione, e chiama tutte le cattive conseguenze che l'accompagnano.* (Lez. VIII, pag. 142.)

Nella nostra base d'operazioni vi è un difetto specialmente che va a verificarsi in atto pratico; noi lo faremo rimarcare con le parole del nostro autore:

La teorica in generale insegna che le operazioni più esposte sono quelle che partono da una estremità della base, o del punto più lontano della posizione nemica, perchè compromettono la sicurezza dei fianchi delle comunicazioni e delle linee di ritirata. Il primo di tali modi però può essere talvolta giustificato da circostanze particolari; ma il secondo, cioè quando la direttrice di operazioni *si presenta molto obliqua alla base, è sem-*

(1) Esse sono compilate sopra i fatti e i dettati di Federico e di Napoleone, e i principii ordinati dal Jomini, Rocheaymon, Bulow, Rogniat, Okounef, Rocquancourt, Lloyd, ec., e le Storie di Pelet, Dumas, e via discorrendo.

pre un errore, perchè espone, di questa, l'ala più prossima alla stazione dell' avversario, porta il procedimento per una linea più lunga, e scorre più o meno sensibilmente un fianco. (Lez. VIII, p. 158.)

Camillo Ravioli Tenente del Genio.

Associazioni di reciproco soccorso tra gli inservienti le strade ferrate.

Pare che le società di mutuo soccorso fra operai della medesima classe siano tra le più antiche, e dirò ancora tra quelle che hanno avuto ed hanno tuttavia più lunga vita. Le fratellanze delle arti, ed i privilegi che richiesero ai principi, e che questi concedettero, fecero sempre più crescerle d'importanza e di utilità. Sia che l'elemento che li univa era omogeneo, sia che più addentro da chi esercita un'arte, un mestiere se ne conoscono i bisogni ed i pericoli, sia che v'è tra una classe e l'altra d'artisti un certo non so che per cui si desidera e si pone tutto in opera perchè l'arte loro primeggi in faccia alla società e sia riguardata onesta, ricca, e se si vuole, anco potente: certo si è che per tutte queste ed altre cagioni, o per alcune, o per una soltanto fiorirono ne' passati tempi a dismisura. Ma come accade nelle umane istituzioni, le quali quanto più si allontanano dalla loro prima origine, tanto più degenerano ed imbastardiscono, finchè, cambiato interamente aspetto, muoiono: non altrimenti che un fiume le cui acque, in origine limpide come cristallo, nel tragitto che fanno intorbidano, finchè giunte al mare si confondono nell'acqua salata e si perdono.

Da non molti anni è nata l'industria veramente colossale delle strade ferrate, alla cui costruzione e mantenimento occorrono migliaia di artefici. Nè vogliamo porci innanzi agli occhi un velo, tacendo che questi artefici sono soggetti a molti pericoli, non altrimenti che tutti quelli che intendono a lavorazioni gigantesche. Laonde questo personale delle strade ferrate è necessario più che in altre arti averlo diligente e premuroso delle sue incombenze, perchè il servizio proceda costantemente con precisione e con sicurezza. E questo fine si conseguirà assai più agevolmente quando a costoro venga assicurata la sussistenza in casi d'infermità, di vecchiaia, o d'altri simili bisogni involontari. Un tal provvedimento assumerà un carattere di moralità speciale, se, piuttostochè essere il frutto dell'altrui carità, sia il risultamento dell'economia degl' individui stessi sui loro salarii. Aggiungerò che fra noi può riuscire non solo proficua, ma necessaria, mentre l' industria essendo nascente, l'imperizia può attirare non leggieri danni, e spegnere la vita di capi di casa, alle cui braccia è appoggiata la sussistenza di numerosissima famiglia.

Il ch. sig. L. Serristori nel 1845 (1) propose questa santa associazione, ma non sappiamo se a tale invito siasi da alcuna intrapresa corrisposto. Certo nel nostro Stato, in cui quanto prima si anderanno ad intraprendere lavori di strade ferrate, è necessario il fondarla non solo per l'utilità sua grandissima, ma per mostrare eziandio all'Europa che noi italiani, guidati da un principe benefico, sappiamo camminare nelle vie del progresso con piè sicuro e fermo, e che tutto ciò che è buono e savio viene da noi accolto ed eseguito con solerzia. Ricordiamoci che dallo stato pontificale debbe prendersi la norma delle istituzioni filantropiche, e che da noi è giusto che gli altri popoli italiani esigano modelli di carità cristiana.

Quest'associazione dovrebbe esser basata sui risparmi settimanali degl' inservienti: questi debbono esser versati volta per volta nelle casse di risparmio. Un comitato, scelto fra gl' istessi interessati, e da essi liberamente eletto, sopravvegliera e cercherà di accrescere i fondi, e distribuirà i soccorsi a seconda di regole da stabilirsi in antecedenza. Le principali condizioni di tale associazione sembrano poter esser quelle dettate dal Serristori, modificate in quelle parti che potrebbero dipendere da particolari circostanze.

1° È stabilita un'associazione di reciproco soccorso tra gl' inservienti le strade ferrate dello Stato Pontificio.

2° Il suo scopo è quello del vicendevole aiuto pecuniario tra gl' inservienti le strade ferrate dello Stato Pontificio ogni volta che alcuno di essi per involontari infortuni debba sospendere o desistere dal servizio.

3° Si consegue l'indicato scopo mediante un capitale formato con i comuni settimanali risparmii.

4° Perciò ad ogni inserviente la strada ferrata . . . sarà ritenuta una quota da determinarsi sul suo salario settimanale.

5° Quelli che non vorranno assoggettarsi a questa prescrizione, a tutti comune, non potranno essere ricevuti come inservienti la strada ferrata.

6° Tale obbligo bensì non correrà per quelli inservienti, i quali si troveranno in *attuale* servizio al momento dell'attivazione dell' associazione di reciproco soccorso.

7° Sarà loro però facoltativo farne parte, e fruirne i benefizii, tosto che soddisfacciano alle condizioni ch'essa impone.

8° La somma proveniente dalla settimanale ritenuta su i salarii degl' inservienti sarà volta per volta depositata nelle casse locali di risparmio a cura di quel membro del consiglio di amministrazione della strada ferrata . . . , il quale sarà stato eletto a far parte del Comitato dell'associazione di reciproco soccorso.

9° La somma proveniente dalle ritenute che sopra, e gl' interessi annui che ne corrisponderanno le casse di risparmio saranno unicamente destinati a soccorrere gli associati.

10° I soccorsi saranno impartiti agli associati principalmente nei seguenti casi:

a) Per malattia temporaria;

b) Per temporaria interrotta attività nel servizio della strada ferrata;

c) Per inabilità al servizio dipendente da grave età e dopo un continuo e diligente servizio alla strada medesima per anni . . .;

d) Per inabilità al servizio dipendente da un involontario infortunio esperimentato in servizio attivo della strada ferrata;

e) Alla famiglia di un inserviente defunto in servizio della strada ferrata, ma per un tempo non maggiore di mesi . . .

11° Perderanno i depositi fatti, ed i corrispondenti frutti, i quali anderanno a benefizio dell'associazione, quegl' inservienti, i quali volontariamente abbandoneranno il servizio della strada ferrata, ossivero quelli, i quali verranno licenziati per riprensibile condotta, o per costante negligenza nel disimpegno delle incombenze affidategli.

12° Le gratificazioni agl' inservienti non potranno giammai essere portate a scarico del fondo dell' associazione di mutuo soccorso.

13° L'associazione sarà retta da un Comitato composto di cinque membri, quattro dei quali scelti tra gl' inservienti stessi, ed il quinto tra i componenti il consiglio di amministrazione della strada ferrata.

14° Il Comitato si rinnoverà per metà ogni biennio.

15° Sarà eletto da tutti gli associati a pluralità di voti, come lo sarà pure il componente il consiglio di amministrazione della strada ferrata, il quale deve far parte del Comitato medesimo.

16° Annualmente per mezzo dei giornali sarà pubblicato dal Comitato dell'associazione un rendimento della sua gestione.

17° Spetterà ad esso la distribuzione dei soccorsi, che volta per volta saranno dovuti agli associati in seguito di norme fisse, preventivamente stabilite, ed a *tutti comuni*.

18° A cura dello stesso Comitato, e più particolarmente del componente il consiglio di amministrazione della strada ferrata, che ne deve necessariamente far parte, saranno depositate le settimanali ritenute su gli stipendii degli associati nelle casse locali di risparmio.

19° Le funzioni del componente il Comitato dell' associazione di reciproco soccorso saranno gratuite.

I vantaggi che saranno per derivare da tale associazione si spanderanno non solo sugli operai, ma si ancora sulle società intraprenditrici. Dappoichè riuniti in certo modo tutti gli operai in una stessa famiglia, è più fondata la speranza dell'esattezza nel quotidiano esercizio delle vie ferrate. Spero che queste mie povere parole non siano per riuscire inutili!

Enrico Castrecà Brunetti.

(1) *Annali universali di statistica*: serie seconda, vol. 5 pag. 275 agosto. Milano.

Commercio — Industria

Società Toscana per l'industria del ferro.

Una delle più ben pensate società ed insieme delle più utili si è certamente la toscana per la industria del ferro. Sì grandi utilità si promettono agli azionisti ed al paese, che farebbe dubitare i più schivi della realtà e verità loro, se i calcoli non fossero basati e convalidati su fatti chiarissimi e notissimi.

« L'estensione, che la Società si è proposta di dare all'industria del ferro, ha consigliato l'emissione di un capitale di 10 milioni, dovendosi questo dividere nei seguenti tre rami, cioè:

» 1° La costruzione di ogni sorta di macchine a vapore, compreso le locomotive ed i battelli a vapore in ferro.

» 2° Il laminaggio, per la produzione di ogni sorta di ferramenti, col mezzo delle trafile a cilindri, compreso ogni specie di lamiere per caldaie a vapore, guide di ferro ed altro consimile.

» 3° Gli alti forni fusori onde convertire il prezioso minerale toscano dell'isola d'Elba in ferraccio o ghisa di prima fusione, e produrre così la *materia prima* occorrente alle due officine superiormente descritte, ed in particolare alla seconda.

» Rigorosamente secondo l'ordine naturale alla fabbricazione del ferro, quest'ultimo ramo dovrebbe essere il primo ed il primo l'ultimo; ma, e perchè la produzione di macchine è la più imperiosamente reclamata dalle attuali circostanze di tutta Italia, e perchè, come si vedrà in appresso, la quantità di *materia prima* occorrente in tutte le macchine di ogni sorta, non è che una piccola parte del suo intero sviluppo, la quale può essere provveduta ovunque, e particolarmente in Toscana, con non tenue vantaggio sopra tutti gli altri paesi d'Italia, non che di Europa tutta, oltre che per la produzione della materia prima occorrono macchine non poche, e di non lieve importanza, le quali si potranno ottenere più economicamente coll'officina da noi destinata al ramo da attivarsi per il primo, così si è creduto meglio principiare dalla costruzione delle macchine.

» All'effetto pertanto di attivarli col tempo tutti e tre, tostochè il primo ne abbia dimostrata l'utilità degli altri, è stato fatto acquisto d'una vasta pianura in riva al mare, per il facile accesso dei bastimenti all'Ardenza, ed in prossimità della città di Livorno, con una lunghezza da levante a ponente di più di 600 metri, ed una larghezza da tramontana a mezzogiorno di circa 500.

» Limitandosi adunque l'impresa ad erigere per ora la sola officina di costruzione delle macchine a vapore, locomotive e battelli, secondo gli studii e piani presentati dai sigg. Federigo Perret, ingegnere francese, già direttore di una delle primarie officine di Francia, ed ingegnere Tommaso Bianchi, quest'officina si compone di cinque speciali, di cui la

» 1ª Per la *Fonderia* del ferro e del bronzo, larga 22 metri, lunga più di 100 metri, con quattro forni di seconda fusione, oltre quelli per il bronzo, a crogiolo ed a riverbero.

» 2ª Quella delle *Fucine*, con forni a riverbero e grossi martelli, mossi da macchine di 4, 6, 8, e 16 cavalli, larga come sopra, e lunga circa 130 metri.

» 3ª Quella dell'*aggiustaggio* dei pezzi battuti o fusi, larga 30 metri, e lunga circa 90, con forti macchine a vapore.

» 4ª Quella del *montaggio* delle macchine a vapore e delle caldaie, larga 22 metri, e lunga più di 100.

» 5ª Finalmente quella del *montaggio speciale* delle locomotive e dei tenders, larga 25 metri, per lo spazio di 18 locomotive e di 9 tenders.

» Il tutto servito da strade ferrate interne alle officine, e da altra strada ferrata generale, che abbraccia tutte le parziali, e che serve ad esperimentare le locomotive, innanzi di cederle al commercio, con giro in tondo e continuato di circa 500 metri, che ripetuto può diventare di diverse miglia, senza interruzione, con piccola diramazione verso il mare.

(*Sarà continuato.*)

Società per l'esportazione dei vini.

Un sovrano editto autorizza in Torino la fondazione di una Società anonima per stabilire una o parecchie case di commercio, destinate allo spaccio specialmente esterno dei vini degli Stati Piemontesi. È denominata *Società per l'esportazione dei vini indigeni.*

Questa Società è formata di 10,000 azioni nominative di 100 lire nuove di Piemonte per ciascuna, salva alla Società la facoltà di accrescere il suo capitale con emissione di nuove azioni, sia nominative, sia al latore, sino a concorrenza della metà del capitale già emesso, secondo le eventuali occorrenze. *G. P.*

Notizie scientifiche

Esperienze importanti sul cotonpolve.

Una serie d'esperienze destinate a provare la forza del cotonpolve per far saltar le mine, comparata colla forza della polvere ordinaria, si effettuò ultimamente in Inghilterra, nella galleria di Standedge sulla strada ferrata di Haddersfield a Manchester. La galleria debbe essere la più lunga di tutte le linee inglesi. La rocciato che doveva minarsi era a 145 metri sotto alla cima della montagna del Yorkshire, ed era composta interamente di quarzo granato; e basti il dire, per darne un'idea, che sopra una lunghezza di 110 metri che di già è forata nella roccia, non si vedea traccia di fenditura o di giuntura, mentre buchi di 5 e 7 centimetri di diametro vi erano stati praticati, e le cariche di cotonpolve variavano da $^1/_6$ ad $^1/_3$ del peso della polvere impiegata d'ordinario in tal genere di esplosione. Si posero le cartuccie nei buchi, e le quantità del cotonpolve erano da 170 a 310 gramme. Nel *tunnel* vi erano 12 cariche, di cui 10 in cotonpolve, e 2 (il numero 4 e 11) di polvere ordinaria; il numero 7 caricato con 83 gr. produsse lo stesso effetto che 170 gr. di polvere ordinaria. Il numero 12 ruppe in nove pezzi 220 piedi cubi di roccia, o circa 15 tonnellate di peso. Il numero 11 caricato a polvere ordinaria, trasportò alla distanza di 1 metro 224 piedi di masso, ossia circa 16 tonnellate $^1/_2$ di peso; ma la roccia non fu spezzata che in sei pezzi, e questo prova la superiorità del cotonpolve.

Tali esperienze hanno provato che il cotonpolve ha tre o quattro volte la forza maggiore della polvere ordinaria; che non dà fumo, cosa importante nelle operazioni delle miniere, perchè possono riprendersi senza interruzione parecchie esplosioni: non vi sono pericoli in maneggiarla, prende fuoco con più certezza; e siccome la carica è minore, si possono diminuire le grandezze de' tubi, e riconcentrare la sua forza: possiede tutte le qualità della miglior polvere ordinaria, può lasciarsi nell'acqua invece di tenerla in magazzino; in magazzino non si riscalda, e non esplode al di sotto di 177° centigradi.

Journal des Chemins de fer.

Invito a chi vuol edificare in Porto d'Anzio.

I luoghi marittimi sono stati sempre i più abbondanti di popolazione chiamatavi dai traffici. Porto d'Anzio negli antichi tempi popolatissimo, era per la ruina del porto rimasto quasi deserto. Ricostruitone uno da Innocenzo XI, sebbene non riuscisse di alcun buon fine, nulladimeno vi chiamò alcuni abitanti, e questi sono andati e vanno tutto dì crescendo, in modo che mancano le abitazioni necessarie.

Per tal ragione i signori fratelli Mencacci volendo contribuire al ben essere di quegli abitanti, ed alla floridezza di un luogo, che v'è speranza vederlo non inferiore ad altri celebrati porti italiani e stranieri, offrono di dare a titolo enfiteutico porzioni del terreno vicino al porto Neroniano, per erigervi sopra abitazioni. E perchè facile ed insieme meno dispendiosa abbia da riescire la costruzione delle case, de' magazzini, od altro, offre eziandio i materiali, essendo vicinissima una fornace di mattoni, sicchè agevol ne è il trasporto.

Coloro a cui sembrasse opportuno il giovarsene, potranno rivolgersi al signor Francesco Mencacci. (Vedi l'annunzio in fine di questo foglio.)

Il Direttore O. Gigli

Borsa di Roma del 14 Maggio 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 2. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	— —	105 00
Chiusura »	— —	105 00

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . .	80	70	Genova . .	18	37
Livorno. . .	15	65	Londra . .	468	—
Firenze . . .	15	65	Parigi . . .	18	30
Venezia . . .	15	77	Marsiglia. .	18	30
Milano . . .	15	83	Lione . . .	—	—
Ancona , . .	99	30	Augusta . .	46	80
Bologna. . .	99	50	Vienna. . .	—	—

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 13 Sc. 167 13
— effettive. . 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	109 7/8
— — Monza	10	575,000	»	*Senz'affari*
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	88 1/2
Lucca — Pisa	14	400,000	»	*Senz'affari*
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Simile*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	168
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	122 7/8
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	98 3/4
Berlino — Anhalt	161	4,200,000	13 68	109 1/2
— — Magdeburg	95	3,800,000		89
— — Amburgo	180	*Nuova*		107 1/2
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	107
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	86 1/2
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	112 1/2
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	197 1/2
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	84 1/2
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	105
Taunus	33	1,200,000	19 60	142 4/5
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	17 40	120
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrazione governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 »	
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12	*Il corso delle Azioni francesi si regola sul valore di franchi 500 per Azione: il loro prodotto sarà dato con un successivo numero, non constando ancora quello dell'ultimo semestre.*		F. 947 50
— — Versailles (destra)	16			—
— — — (sinistra)	11			—
— — Orléans	76			1230
— — Rouen	86			927 10
— — Havre	»			673 75
— — Lyon	»			431 25
— — Strasbourg	»			427 50
— — Nord	»			625
Orléans — Bordeaux	»			515
Strasbourg — Basilea	90			190
Bordeaux — Cette	»			445
Avignon — Marseille	»			770

PUBBLICAZIONI DELLO STABILIMENTO TIPOGRAFICO DELLA SOCIETA' EDITRICE ROMANA

BIBLIOTECA DELLE FAMIGLIE

DIRETTA E COMPILATA DA O. GIGLI

Con la collaborazione dei Signori Principe Carlo Buonaparte. — Cav. abate Ferrante Aporti. — Cav. Adriano Balbi. — Prof. abate Giuseppe Baruffi. — Prof. cav. Giacinto Collegno. — Prof. bar. Giovanni Plana. — Dott. Luigi Masi. — Prof. Francesco Orioli. — Prof. Gioacchino Taddei. — Conte Pietro Estense Salvatico. — Marchese Orazio Antinori. — Prof. Vitale Rosi.

100 Vol. in-18° Bai. 10 il Volume

(Se ne pubblica un volume al mese.)

Questa *Biblioteca* sarà composta di tre diverse serie: delle quali la prima conterrà Trattati elementari riguardanti l'educazione sia intellettuale, sia morale, sia fisica; la seconda conterrà completi o in saggio gli Scrittori classici della nostra letteratura, e la terza sarà formata da una *Enciclopedia d'arti e mestieri.*

L'ARTIGIANELLO

Giornale morale, religioso, istruttivo

PER L'EDUCAZIONE DEL POPOLO

Diretto e pubblicato da OTTAVIO GIGLI.

TERZO ANNO

Questo giornale settimanale forma ogni anno un volume di pagine 420 circa, e si pubblica tutti i sabati in un mezzo foglio in-8 a due colonne.

I due primi volumi sono stati già pubblicati.

L'obbligo dell'associazione è per un anno, ossia per un volume, il quale contiene i fogli dal gennaio a tutto dicembre.

Si paga anticipatamente per un mese bai. 5; per un trimestre bai. 15; per un semestre bai. 30; per un anno bai. 60.

AVVISO

L'aumento della popolazione nello Stato Pontificio ed altrove, effetto della pace che regna da molt'anni, si appalesa ancora nelle picciole terre. Porto d'Anzio, che dapprima conteneva co'pochi fabbricati attuali agiatamente i suoi abitanti, ora abbisognando di case, perchè il numero di questi si è fatto maggiore e l'industria ancora accresciuta, si va studiando al presente il modo di provvedere ad un tale urgente bisogno.

Li Sigg. fratelli Mencacci, bramando contribuire al ben essere di quegli abitanti, offrono di dare a chiunque credesse di suo interesse porzioni delle terre che posseggono in quel circondario a titolo enfiteutico per erigervi sopra un qualche caseggiato ad uso di abitazione nelle vicinanze dell'antico Porto Neroniano ora centro dell'abitato.

L'oggetto per cui questi fondi si concederanno è coadiuvato poi da una giovevole circostanza, di ritrovare cioè nel luogo stesso una fornace che somministrerebbe materiali, come fa alle terre circonvicine, a tenui prezzi, e che riuscirebbero per la prossimità del luogo esenti da spese di trasporti.

Chiunque credesse convenirgli di accudire a questo contratto, potrà rivolgersi al sig. Francesco Mencacci alla sua abitazione in Roma via Tre Cannelle N. 102, col quale potranno convenire sopra ogni punto relativo, e troveranno condiscendenza a tutte quelle facilitazioni che possono procurare l'effetto per cui si propone.

ROMA. — Tipografia della Società Editrice Romana, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*

20 MAGGIO 1847. **ANNO PRIMO. — N° 18.**

DIREZIONE
IN ROMA
Via Felice N. 121

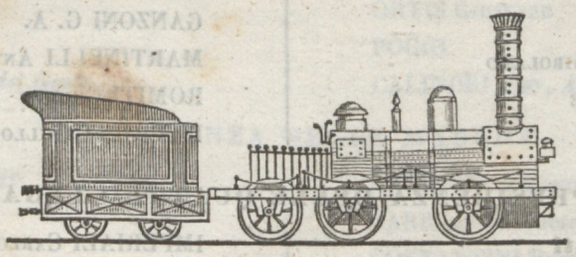
La Locomotiva

SI PUBBLICA
ogni
GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

—

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.



CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA
Per sei mesi. . . . . ₹ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO
(franco ai confini)
Per sei mesi. . . . . ₹ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE PER GLI AZIONISTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE E D'ALTRE SOCIETA' INDUSTRIALI

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — *Organizzazione e nomi dei Membri che compongono la Società Nazionale.* — *Commissione Provvisoria.* — *Osservazioni in appoggio della gran linea ferrata che traversa gli Stati Pontificii, decretata dal Governo il 7 novembre* 1846, *contro alcune opinioni del sig. conte Serristori* (Camillo Ravioli). — Commercio - Industria. — *Società Toscana per l'industria del ferro* (*continuazione*). — Notizie diverse. — Bibliografia. — Borsa di Roma.

STRADE FERRATE PONTIFICIE

SOCIETA' NAZIONALE

La Società Nazionale, per potersi meritare un tal nome, pensò dover riunire persone che nello Stato Pontificio godessero fama per ricchezze, per onestà, per sapere. Vide, che con questo solo mezzo si poteva impedire quel monopolio che di tutte cose pubbliche fanno alcune borse privilegiate. E niuno v'ha che ignori la storia dei nostri pubblicani, e che in essa non riconosca gran parte di quella miseria, che ci tenne finora inerti, oppressi ed infelici. Sia dunque questa la prima impresa pubblica che, col concorso de' capitali, per quanto si potrà, nostri, coll'intelligenza, coll'onestà e collo zelo cittadino, venga da noi amministrata e condotta. Quando il popolo conoscerà, che il suo scudo unito ad altro della sua classe trova modo di fruttare con utile di lui e benefizio pubblico, e che non vi è più privilegio di persone a tutto intraprendere, allora certamente vedremo l'industria e il commercio divenir floridi e potenti, le classi povere coi lavori, coi risparmi, colla previdenza aver trovato nell'associazione generale un mezzo efficace di risorgere una volta a vita più comportabile e felice.

E perchè ciascuno possa giudicare quali siano le persone rispettabili che appartengono a questa nostra Società, diamo qui sotto un elenco dei nomi di essi.

ORGANIZZAZIONE E NOMI DEI MEMBRI CHE COMPONGONO LA SOCIETA' NAZIONALE

PRESIDENZA CENTRALE ROMANA

Presidenti

CORSINI Principe D. Tommaso
CONTI Principe D. Cosimo, *Fondatore*
DORIA Principe D. Filippo
BORGHESE Principe D. Marcantonio
BONCOMPAGNI LUDOVISI D. Antonio Principe di PIOMBINO
ODESCALCHI Principe D. Pietro
POTENZIANI Marchese Lodovico
ARMELLINI Avvocato Carlo
GIGLI Ottavio, *Fondatore primario, Segretario*

Consiglieri

ANTINORI Marchese Orazio, *Fondatore*
ANTONELLI Conte Filippo
BENEDETTI Avvocato Francesco
BERETTA Cesare
BERNINI Cav. D. Prospero
BOFONDI Conte Pio
BORGIA Conte Cav. Ettore
CERROTI Francesco, *Fondatore*
COSTA Gioacchino
CORTESI FRATELLI (*Ditta*)

Consiglieri

LUIGIONI Filippo
MELCHIORRI Marchese Giuseppe
MENCACCI Cav. Giacomo
ODESCALCHI Principe D. Girolamo
PANTALEONI Cav. Diomede
PERICOLI Vincenzo

Sezione tecnica

PROVINCIALI Cav. Paolo, *Fondatore, Presidente*

Ingegneri

GANZONI G. A.
MARTINELLI Antonio
ROMITI Guido
RAVIOLI Camillo, *Segretario*

PRESIDENZA DELLE QUATTRO LEGAZIONI

Presidenti

SILVANI Prof. Antonio
GUICCIOLI Marchese Ignazio
CANESTRI Conte Pellegrino
RECCHI Gaetano
BERTI-PICHAT Carlo, *Segretario*

Consiglieri

AGLEBERT Augusto
AGUCCHI Conte Filippo
ALBERGATI CAPACELLI Marchese Commendat. Francesco
ANAU Salvatore
AVVENTI Conte Carlo
BETTAZZONI Avv. Antonio
BORSELLI Giuseppe
BOVI Dott. Andrea
CALCAGNINI ESTENSE Marchese Tommaso
CANONICI Marchese Ferdinando
CARLI Simeone fu Natale
COSTABILI Marchese Giovanni
GADDI Conte Ercole
GALLETTI Avv. Giuseppe
GRILLENZONI Dott. Carlo
IMPERIALI Carlo
LISI Filippo Camillo
LOUP Emilio e Luigi
MANZONI Conte Francesco
MASSEI Conte Giovanni
MINGHETTI Marco
MORANDI Pietro
PEPOLI Marchese Gioacchino
PISONI Avv. Antonio
ROSSI Prof. Gabriello
STROZZI-SACRATI Marchese Massimiliano
TANARI Marchese Luigi

Sezione tecnica

Ingegneri

BORROMEI Giovanni Battista
BRIGHENTI Maurizio
BRUSA Vincenzo
FERLINI Marco
JOURDAN Cesare
MAZZARINI Luigi
PALLOTTI Giovanni
PASSEGA Carlo
TOSI Giovanni M.

PRESIDENZA UMBRO-PERUGINA

Presidenti

BAGLIONI ODDI Conte Marcantonio
BARNABO' Marchese Francesco
CONESTABILE Conte Francesco
MONALDI Marchese Glotto
BARTOLI Dott. Francesco, *Segretario*

Consiglieri

ANTINORI Marchese Giovanni
BENI Conte Girolamo
BENI Conte Ubaldo
BOURBON DI SORBELLO M. Em.
BUFALINI CENTOFIORINI Marchese Giuseppe
CAMPELLO Conte Solone
CANDIOTTI Giuseppe
DONINI Luigi
DONINI Pietro
EROLI Marchese Pietro
FONTANA Cav. Pietro
GUARDABASSI Francesco
MASSERUCCI Cav. Giuseppe
MORELLI Conte Pietro
ORFINI Conte Alessandro
PARENZI Cav. Giovanni
SERENI Avv. Giovanni Battista
TRASCIATTI Alessandro

Sezione tecnica

MARTINI Prof. MATTEO, *Presidente*

Ingegneri

CERROTI FILIPPO, *Tenente del Genio*
GORETTI
MONTI CORIOLANO
ORTIS GIUSEPPE
POGGI
CALINDRI UGO, *Agrimensore*

PRESIDENZA DELLE MARCHE

Presidenti

MASTAI Conte LUIGI
SIMONETTI Principe ANNIBALE
BENINCASA Marchese CESARE
BERETTA DANIELE
AMODEI DIOMEDE, *Segretario*

Consiglieri

BANDINI Marchese SIGISMONDO
BELLINI BRIGANTI BELLINO
CAMERINI SALOMONE
CARRADORI Conte TELESFORO
COSTANTINI BENEDETTO
LAURI LAURO
MONTI Dott. BENEDETTO
SIMONETTI de' Principi RINALDO
SINIBALDI Conte SINIBALDO
SPADA LAVINI Conte
VINCI Conte PIETRO
FIORENZI Conte FRANCESCO, *Ingegnere*

PROMOTORI ELETTI DALLE PRESIDENZE

BARBA TROYSE GIUSEPPE
BELIARDI Conte
CONSOLINI Marchese PAOLO
FALCINELLI Canonico CAMILLO
GALLI ANGELO
GHISLIERI Comm. Fra ALESSANDRO
GIZZI Conte ARCANGELO
MAGAGNINI Priore Canonico RAMBALDO
MATTEUCCI RAFFAELE di PIO
MONTI PIO
MONTI LIVIO
PASQUALI BALDASSARE
PIANETTI Marchese SETTIMIO
ROSSINI Canonico VITTORIO
TRANQUILLI PAOLO
VIANELLI RAFFAELE
VIVANTI ERCOLE

La Società Nazionale, volendo che il suo Statuto fosse formato dalla volontà di tutto lo Stato, dispose nel suo Programma, art. 14, che ciascuna Presidenza dovesse mandare o deputare in Roma, a giorno stabilito, tre persone che la rappresentassero per dibattere e sanzionare esso Statuto. Questo venne fatto; e nelle *Disposizioni transitorie*, art. 98, fu stabilito che fosse formata una Commissione provvisoria, la quale dovesse avere tutte le attribuzioni che dallo Statuto vengono date al Consiglio di Amministrazione. Questa Commissione durerà fino all'Assemblea generale, quando, fatto il rapporto delle sue operazioni, sarà nominato il Consiglio superiore di Amministrazione.

COMMISSIONE PROVVISORIA

Presidenti

CORSINI Principe D. TOMMASO
CONTI Principe D. COSIMO
DORIA Principe D. FILIPPO
BORGHESE Principe D. MARCANTONIO
BONCOMPAGNI LUDOVISI D. ANTONIO Principe di PIOMBINO
ODESCALCHI Principe D. PIETRO
POTENZIANI Marchese LODOVICO
ARMELLINI Avvocato CARLO
GIGLI OTTAVIO, *Segretario*

Consiglieri

ANTINORI Marchese ORAZIO
ANTONELLI Conte FILIPPO
BANDINI Marchese SIGISMONDO
BENEDETTI Avv. FRANCESCO
BERETTA CESARE
BOFONDI Conte PIO
CAMPELLO Conte SOLONE
MENCACCI Cav. GIACOMO
NINCHI Avv. ANNIBALE
PANTALEONI Cav. DIOMEDE
REGNOLI Avv. ORESTE
SILVANI Prof. ANTONIO

Questa Commissione è composta dei Deputati delle provincie venuti in Roma per la sanzione dello Statuto, e di alcuni Membri della Centrale, ai quali si sono aggiunti quelli della Società Doria. Sono assenti ora da questa Commissione per Perugia, il Sig. Avv. Giambattista Sereni, e il Sig. Conte Girolamo Beni, dei quali a tener le veci è stato deputato il Sig. March. Orazio Antinori; per le Quattro Legazioni, il Sig. March. Giovanni Costabili.

Si fa notare che, conforme l'art. 104 delle *Modificazioni fatte allo Statuto della Società Nazionale*, il Consiglio di Amministrazione sarà composto di 15 Membri, de' quali otto, compreso il Presidente, dovranno essere scelti dall'Assemblea generale fra il numero dei Fondatori. S'intendano per Fondatori elegibili tutti quelli di cui si è dato l'elenco, meno i Promotori eletti dalle Presidenze; e in questo modo viene garantita nell'amministrazione la nazionalità dell'impresa.

Osservazioni in appoggio della gran linea ferrata che traversa gli Stati Pontificii decretata dal Governo il 7 novembre 1846, contro alcune opinioni del sig. conte Serristori.

È mio fermo avviso che si debbano rispettare le altrui opinioni non meno che si debba dubitare delle proprie, onde dopo esatta discussione o correggerle se inesatte, o smentirle se false. Questo è dovere di onest'uomo: allorchè poi le altrui opinioni non sieno uniformi alla propria coscienza, è obbligo di uomo onesto di discuterle, correggerle ed anche smentirle; come del pari le proprie si debbono rafforzare di ogni possibile argomento, quando si riconoscano giuste e vere e non apprezzate da altri; e sostenerle a costo di ogni sacrificio quante volte è utile la fatica che deve durarsi per riuscire nel proposto.

La grave quistione dell'ordinamento delle vie ferrate italiane avendo avvolto nella discussione molti ingegni nostrali, ed avendo anch'io nella mia pochezza alcuna idea manifestata, e di più non essendo pienamente ancora d'accordo la mia con l'altrui sentenza; credo necessario di tornar sull'argomento, onde scolparmi di alcuna taccia imputatami, chiarire e rettificare alcun punto della quistione, e i miei divisamenti brevemente riprodurre, convalidandoli di ragioni, che io, se pur non erro, stimo pregevoli, rette e d'importanza nazionale.

Siccome è noto, ogni discussione si volge a stabilire quella zona di terreno che più si acconci a ricevere la *ferrata*, la quale sia ad un tempo, 1° di gran comunicazione, 2° di massimo interesse italiano, 3° che soddisfaccia adeguatamente agli interessi della società o dei governi che ne intraprendono la esecuzione. Queste tre condizioni sono vitali. Nella prima parte i bisogni del futuro commercio della penisola saranno soddisfatti, formando di tale linea l'arteria capitale. Nella seconda l'economia dei trasporti, la celerità delle viste commerciali, la sicurezza e la pace della penisola nelle viste militari si fonda. Nella terza finalmente viene stabilita la certezza dell'effettuazione di questa arteria, capitolo essenziale, che obbliga a transigere sulle località a percorrersi, in modo tale però da non contraddire ai paragrafi, che costituiscono le due prime condizioni.

Gli scritti altrui e uno studio ogni dì più maturato sulle proprie opinioni mi portano a convincere e tranquillizzare la mia coscienza, così che ardisca riconoscere per giuste le idee che brevemente abbozzai nel mio *Cenno sull'ordinamento delle vie ferrate negli Stati Pontificii per servire al commercio di circolazione, di introduzione, di estrazione e di transito dei prodotti indigeni, europei, indiani e coloniali* (1).

Ma io fui tacciato da parecchi giornali siccome difensore del vecchio sistema protezionale, e gridato municipalista. Questo mi avvenne perchè ardii di escludere la Toscana dalla comunicazione con la nostra arteria principale di vie ferrate per luoghi, che altri vagheggiano a preferenza.

Era fin da quell'epoca persuaso che l'Italia deve aspirare al suo miglioramento sociale per le vie ferrate, che l'esclusione di comunicazione di Stato a Stato sarebbe il tarlo che seguiterebbe a rodere i nostri comuni interessi nella penisola, finalmente che i tempi più non consentono l'isolamento, per causa di convinzione che la nostra prosperità e grandezza ha fondamento unico l'unione d'interessi nelle industrie e il mescolamento dei nostri popoli nell'educazione. Con queste convinzioni, più, con animo ardente del miglior nostro bene comune, come mai negli scritti poteva io derogare dai miei più cari principii? Questa sarebbe stata anomalia troppo forte, contraddizione imperdonabile. Infatti io non gridai la non comunicazione della Toscana con noi, anzi sostenni che le si desse; ma non dal lato, dove altri la desidera, e la chiama *linea italiana*.

Ecco la mia dichiarazione. Il buon senso mi persuadeva mentre scrivevo, che per quanto la civiltà italiana progredisse per l'impulso dato ai popoli dal nostro amatissimo Sovrano, e per quanto i nostri diversi Principi riconoscessero la necessità di una confederazione per il meglio di se e d'Italia, in atto pratico non si sarebbe mai camminato a salti o d'un colpo, in modo che una lega doganale fosse la prima conseguenza dell'unione degl'interessi italiani. D'altra parte io non veggo opportunità di certa comunicazione che consenta unione preventivamente ad una legge, ad un concordato.

Difatto nel caso nostro noi desideriamo la comunicazione da un mare all'altro, e vogliamo legare Civita-Vecchia ad Ancona. Altrove proverò, siccome di già accennai, l'interesse di tale linea; per ora guardiamo che cosa dice la Toscana e chi parteggia per lei. Livorno si leghi ad Ancona: questo è il massimo interesse italiano; è municipalista chi dissente da questa opinione; *omnia amicorum sunt communia*. Chieggo a chi ha fior di senno se crede che di buona fede ciò dica la Toscana e i suoi fautori, o veramente si persuade che i nostri vicini, abusando delle nostre più sacre tendenze, e de'nostri generosi sforzi, sotto il velo dell'interesse comune voglia il proprio. Il lettore per dar giusto giudizio di ciò ricordi, che lo Stato Toscano ha Livorno sul Mediterraneo, e che non ha comunicazione sull'Adriatico; sicchè ha un isolamento che non abbiamo noi, nè il regno delle due Sicilie. — Domando io: far sentire quest'isolamento, additarlo alla Toscana, onde a noi s'unisca legalmente, non è miglior consiglio di quello che stenderle le braccia ciecamente, e dirle: — piuttostochè morirvi d'inedia a casa vostra, o andare dai vicini, venite a far baldoria da noi, chi mangia mangia, il desco per cinque vale per dieci?

Per queste considerazioni io dissi dunque: — Firenze si unisca a Roma per la via Maremmana; dalla nostra grande arteria si escluda la comunicazione, per non far danno a Civita Vecchia e vantaggio a Livorno senza nostro pro.

Ora però che mi convinco che i popoli e i sovrani peninsulari sono più maturi di quello che io reputava un otto mesi addietro; che ho letto assai scritti sopra la necessità di una lega doganale in Italia; che ho sentite le accoglienze fatte in Italia al Cobden, l'antesignano della libertà del commercio, riconosco, 1° per fatti recentissimi l'errore di una ferrata a traverso le Maremme; 2° la necessità di una via che da un punto della nostra arteria segua verso il settentrione d'Italia a traverso la Toscana, for-

(1) Vedi il *giornale romano la Pallade* anno primo 1846, Num. 26.

mando di essa il proseguimento quando che sia della ferrata d'interesse italiano.

A questo punto parrebbe raggiunto lo scopo delle mie parole; mentre ne siamo ben lungi. Nell'accingermi a favellare delle vie ferrate sotto il rapporto del massimo interesse italiano, volli far precedere queste osservazioni per serbare coerenza di opinioni, nè farmi tenere per uomo che cammina senza principii. Or che mi credo rappacificato colla classe che professa l'opinione della libertà del commercio, la qual classe con le sue generose sollecitudini potrà operare grandi beneficii all'Italia divisa; mi giova sperare che essa vorrà essermi cortese d'attenzione nel tema che mi propongo brevemente di sostenere, il quale si è quello di dimostrare qual sia l'arteria ferrata dell'Italia centrale che leghi la superiore con l'inferiore.

Questo tema non è una futilità, nè una inutile ripetizione d'idee e di principii riconosciuti e resi legali mediante decreti di governo; ma è necessaria urgenza per convincersi dell'ottimo senza sospendere il giudizio fra le disparate opinioni che si disseminano fors'anche col danno nostro facendo dubbia la convinzione.

Lascio inosservati i molti scritti recenti, in cui si veggono presi ad esame i territorii di questa parte d'Italia, dove in ogni senso e in mille modi si tracciano linee di una futura via ferrata con l'intendimento di dare all'Italia parte dell'arteria principale, abbandonandone la scelta alle discussioni, agli studii tecnici, ai governi. È mio assunto di ponderare soltanto le parole del sig. conte L. Serristori, il quale inserì nel giornale romano il *Contemporaneo* (N. 14 3 aprile) un articolo intitolato *Sistema delle grandi linee di strade ferrate in Italia* avendo in mira l'aspetto *tecnico, commerciale e strategico* (1).

Il sunto del discorso del sig. Serristori può consistere, 1° nella divisione delle ferrate italiane in *nazionali* e *provinciali*, ossia principali e secondarie, di interesse generale e municipale; 2° nella dimostrazione che le nazionali dovranno percorrere i due littorali mediterraneo ed adriatico, lasciando di parlare delle provinciali in altro capitolo. A sostegno di questa sua opinione il chiaro autore annunzia la brevità che favorisce il lato commerciale, la facilità dal lato tecnico evitando le creste e le propaggini dell'Apennino, l'importanza strategica considerandola dal lato militare.

Mi duole di mostrarmi di avversa opinione in tutte e tre queste essenziali doti, che egli chiama in sussidio del suo assunto. E siccome nulla regge sopra assertive gratuite; ma tutto debbe fondarsi sopra prove di fatto: così io mi permetto di emettere il mio parere con la riserva di fare quelle onorevoli correzioni d'idee, che potrebbero esser necessarie, ove io cadessi in errore per difetto di cognizioni generali e particolari.

Convengo pienamente nella classificazione di chiamare ferrate *nazionali* quelle che concernono gl'interessi generali, e ferrate *provinciali* le altre tutte che soddisfanno gl'interessi de' municipii e delle provincie. E poichè quest'ultime non servono che agli interessi locali, è mio avviso di non trattare che delle nazionali, che seguiterò a chiamare col nome di *arteria delle ferrate italiane*.

E qui mi trovo obbligato a dissentire dalle opinioni del sig. conte; riportando il lettore, per non allungarmi di soverchio, a quanto espressi nel mio *cenno* surriferito sulle vie ferrate stampato con la data dei 21 settembre 1846.

Mi persuado della necessità di una linea che sia l'espressione di una media ossia di una transazione sopra ogni parte dei nostri interessi. Io non calcolo i gradi del nostro commercio; ma so certo che debbo dividerlo in tre importanti classi: 1° commercio di circolazione, 2° d'introduzione ed esportazione, 3° di transito.

La linea che ne sorge è quella, che con molta saggezza fu decretata dal nostro governo il 7 novembre 1846, per la quale dal lato di mezzogiorno raggiugniamo Napoli e Brindisi; dal lato di settentrione possiamo, ove vogliamo, attaccarci alla Toscana, ed entrare nell'Italia superiore pel Modenese.

Ignoro qual movente abbia il sig. conte per preferire una via che corra continua lungo le due marine. Imperocchè la spesa è necessariamente maggiore per giungere alle Alpi col vantaggio di poche ore, mentre per versare le popolazioni su quella ferrata littorale è obbligato a costruire molte trasversali secondarie; e l'arteria, nella zona comune d'influenza di dieci o sei miglia, da un lato non conta che una popolazione di pesci, dall'altro una popolazione d'insetti, che crescono nella malaria quasi in tutto il littorale mediterraneo ed in alcuni punti dell'adriatico. Cosicchè meno il tratto da Bologna ad Ancona, il resto non tocca città frequenti e popolose nell'intervallo delle città principali marittime, e questa è verità incontrastabile. Di sopra più, quali saranno le società che ne intraprenderebbero la costruzione, non potendo contare sul movimento interno, se non in parte aumentando la spesa delle trasversali, che forse saranno quelle che l'autore chiama *provinciali?* — Da ciò facilmente si resta persuasi che gl'interessi del commercio non verrebbero soddisfatti come si può meglio, e gl'interessi economici delle società intraprenditrici non sarebbero coperti equamente. Che è quanto dire volere un impossibile, una linea che non si troverebbe mai chi la facesse.

Ora guardiamo al lato tecnico della quistione, il quale ne forma il secondo articolo. — Il sig. conte si spaventa dei gioghi dell'Apennino che debbe passare due o tre volte. Quanto al nostro Stato, possiamo assicurarlo che l'arte non ha nè immense, nè costosissime difficoltà d'arte a superare, nè credo che la via tra Brindisi e Napoli sia in peggior condizione della nostra. Ed è più proficuo in ogni caso agli interessi il vincere queste difficoltà, che gittarsi a costruire una strada per la più parte, se non del tutto, sopra relitti di mare, sopra tratti paludosi per bassezza di fondi, e far opere murali sulle moltissime foci de' fiumi e rigagnoli. La strada tra Bologna ed Ancona ha questo difetto; che resta però neutralizzato dal movimento di popolatissima parte d'Italia e da fioritissime città.

Siccome poi la quistione tanto economica che artistica delle strade ferrate italiane, per quel che concerne gli Stati Pontificii e napoletano, è stata ormai pienamente discussa, e sanzionata dall'opinione pubblica e più dai decreti del governo; così io credo opra gettata lo spendere più parole per provare che l'utile del commercio è massimo sopra la nostra arteria, minimo per qualunque altra che propongasi.

Ma sempre resta a vedersi una parte che merita tutta la discussione; poichè la reputo di grande interesse; ed è questa la parte *strategica*. E siccome il sig. conte nelle sue linee littorali nazionali, oltre l'importanza *commerciale* e *tecnica*, accenna anche questa; così io mi trovo in debito di guardare la quistione anche sotto questo punto di vista.

Debbo confessare non per vanità ma per soddisfazione (e ciò credo non possa appannare la modestia che ogni uomo deve avere di se) che essendo io stato il primo in Italia, per quel ch'io sappia, che a questa bisogna mirò con gli scritti, avrò pur licenza di afforzare di ragioni il mio concetto, e dimostrare che quanto io dissi, proveniva più da un calcolo maturato, che da idee gittate là perchè altri prendesse ad ordinarle (2).

Affermai adunque che la linea di congiunzione de' due mari immettendo a due piazze forti e littorali (Ancona e Civitavecchia), ed avendo ai fianchi due punti inaccessibili, i due mari, o l'un mare e l'Apennino, essa era una base di operazioni militari; dalla quale staccandosi il proseguimento o proseguimenti della ferrata, questo o quelli potevano considerarsi quasi linee strategiche e di comunicazione militare, oltre alle strade corriere che vi esistono. — Tale asserzione poggiava sopra i principii dell'arte della guerra: ma sopra quali principii sarà fondata quella del sig. conte?

Per uno Stato o per un'armata vi sono forse linee strategiche senza base, o basi che percorrono i lidi de' mari? — Se Jomini ci insegna che importa ne' movimenti tener le forze riunite sopra uno spazio di paese presso a poco quadrato, onde le truppe possano con egual prontezza portarsi sopra ognuno de' lati attac-

(1) Vedi anche gli *Annali Universali di Statistica di Milano* — Marzo 1847, vol. XI, numero 33, pag. 344.

(2) Vedi i numeri 9, 16, 17 di questo giornale.

cati (1) : se Napoleone ci avverte che i fianchi sono le parti deboli di un esercito; per cui è d'uopo fare ogni sforzo perchè entrambi, o almeno uno sia coperto ed appoggiato da un ostacolo naturale difficilissimo e insormontabile, come un'aspra catena di montagne, un mare, un gran fiume senza ponti; o da un ostacolo politico, come una gran potenza neutra : mi dica il signor conte a qual condizione strategica sarebbero sottomesse due linee di comunicazione lungo i littorali d'Italia che formerebbero due parallele presso a poco staccate e poste fra il mare e le terre che si appoggiano in massima parte alle catene degli Apennini ? — Fatta per poco astrazione che questi due lunghissimi lati non hanno gli altri due per comporre una figura quadrilatera; io chieggo : queste due linee ch'ella mi chiama strategiche sono linee di base, o di operazione e comunicazione militare? Se le considera qual base, quai principii d'arte mettono le basi parallele ai mari? e i fianchi ove sono come poggiano e si coprono? — Se linee di operazione e di comunicazione, mi dica su qual base poggiano le sue operazioni guerresche ? quali sono le basi opposte che formano gli altri due lati?

Dopo tutto ciò credo di aver toccato bastantemente, se non del tutto dimostrato, la nullità de'vantaggi di queste due linee, che propone il signor Serristori, e che vorrebbe che fossero considerate sotto l'aspetto *tecnico, commerciale* e *strategico*. Mi duole che molti reputeranno come cosa vana una tal disamina; anch'io in parte me ne convinco, poichè quelle sono linee che niun governo vagheggia : siccome però gli uomini di grido o per convinzione o per abuso di loro influenza, innocentemente o a bella posta, susurrano talora all'orecchie del pubblico idee, che dividono senza vantaggio in partiti le opinioni di coloro che ciecamente quasi sempre giurano in *verba magistri;* così io con un po' di sfrontatezza è vero, ma coscienziosamente ho creduto di dire meglio ch'io poteva, quel che ho fatto. *Camillo Ravioli.*

(1) « Che la figura del *teatro della guerra* sia costantemente un quadrilatero, è naturale, dacchè le due basi di operazioni, che vanno considerate sempre, presso a poco, come linee rette, ne formano due lati, e gli altri due sono segnati o dalle *linee di operazioni* estreme, le quali dalla dritta e sinistra di una base vanno alla sinistra e dritta della opposta, come nel teatro della guerra nella campagna del 1796, (Princ. di Strat. v. I, p. 42 e 68) il quale fu limitato dalla base francese Brisach-Magonza, dall' austriaca Steyer-Theresienstaldt, e dai lati opposti, o estreme linee strategiche Brisach-Steyer, e Magonza-Theresienstaldt; o da due mari, *come lo saria negli Sta'i dell'Italia meridionale,* o dal mare e da un gran fiume, come nelle campagne degli eserciti francesi in Westfalia dal 1757 al 62, quando la base di Francia in sul Meno era adiacente a quella del duca Ferdinando in sul Waser, mentre gli altri due lati erano il mare del Nord ed il Reno. Allorquando il teatro della guerra non è vicino al mare, sarà sempre chiuso da una Potenza neutrale, che nel limite delle proprie frontiere formerà uno de' lati del quadrilatero (Jomini, *Gr. Op.* v. II, p. 281); nella campagna del 1806 e 1807 in Prussia e Polonia, uno dei lati del quadrilatero era formato dalla Gallicia, provincia dell'Austria allora neutrale. »

(*Corso di Strategia di Francesco Sponsilli capitano del real corpo del genio, pagine* 128. Napoli 1837.)

Commercio — Industria

Società Toscana per l'industria del ferro.

Continuazione.

» A queste officine sono annessi i fabbricati necessari per Magazzini, Uffizi, Sale di Disegno e di Modelli, ed alloggi per tutti i Capi operai, non che pei principali Direttori dell'Officina.

» Quest'officina così composta e fornita di tutte le occorrenti Macchine, viene giudicata suscettibile di produrre in un anno, dopo i primi sei mesi d'incominciamento di lavori:

1° Cinquanta Macchine locomotive co' respettivi Tenders, e pezzi di ricambio;

2° Ventiquattro Macchine a vapore, delle quali per esempio:

Otto da 80 a 40 Cavalli
Quattro da 30 a 20 Cavalli
Dodici da 15 a 8 Cavalli;

3° Finalmente tre Battelli a Vapore, di cui se ne suppone:

Uno di 220 Cavalli
Un altro di 160
Ed un altro di 60.

» I quali lavori possono essere valutati come segue :

1° Le Macchine Locomotive di oggi giorno coi respettivi Tenders e pezzi di ricambio, da qualunque parte provengano (Inghilterra, Francia, Belgio, Germania, ed America), non possono valutarsi meno di 60 mila lire toscane l'una, non compreso il trasporto, e così cinquanta Macchine Locomotive danno un rappresentativo fabbricato in un anno di *Toscane Lire* 3,000,000

2° *a* Otto Macchine a vapore dagli 80 ai 40 cavalli, a ragione di 500 lire toscane per cavallo 230,000

b Quattro dai 30 ai 20 cavalli, a ragione di circa 600 lire per cavallo 60,000

c Altre 12 Macchine dai 15 agli 8 cavalli, a ragione di circa 700 lire per ogni cavallo 92,500

d Le caldaie di queste macchine valutate a 450 lire per ogni cavallo, danno tutte insieme 311,500 694,000

3° *a* Un battello di 220 cavalli d'ovunque provenga, col suo apparecchio di macchine a vapore e caldaie, pronto alla vela, non può costare meno di 900,000

b Un battello di 160 cavalli, come sopra 600,000

c Un battello di 60 cavalli, come sopra 300,000 1,800,000

Totale del valore fabbricato in un anno *Lire* 5,494,000

» Qualunque officina sopra gli oggetti fabbricati non potrà mai avere un utile netto minore del 10 per °/₀, che nel caso presente corrisponderebbe a 549,400

» Di modo che se si suppone, che un'officina, come sopra descritta ed arredata di tutte le macchine necessarie, costi in Francia, od in Inghilterra, almeno toscane lire 4,000,000

» E di più per produrre la quantità di oggetti sopra descritti, occorra un capitale circolante di 1,500,000

Si avrà un capitale sborsato dagli interessati od azionisti di *Lire* 5,500,000

» L'utile annuo netto, come sopra, di lire 549,400, produrrebbe egualmente il 10 per °/₀ di dividendo per gli Azionisti.

» D'altronde, queste officine si vedono prosperare non poco, quantunque non mancheranno forse le combinazioni che faranno qualche volta diminuire la quantità supposta di lavoro annuo.

» Siamo dunque indotti a credere che l'utile netto sul valore degli oggetti fabbricati sia maggiore del 10 per °/₀; riterremo non ostante questa cifra per l'applicazione che siamo per farne al caso nostro particolare.

» Ora dietro lunga esperienza e reiterati calcoli, si ritiene che il valore di una macchina qualunque, o battello a vapore, si riparta come segue, cioè:

a Materia prima in ferro battuto, laminato, fuso, acciaio, bronzo ec.	27 per °/₀
b Combustibile	8 per °/₀
c Mano d'opera	45
d Spese generali per amministrazione, direzione, disegni, sorveglianza, e consumo di utensili	10 per °/₀
e Utile netto come sopra	10
	100

» D'onde

1° In Toscana sulla metà per lo meno della materia prima, e specialmente nel ferro fuso, avvi da risparmiare, rispetto alla Francia particolarmente, per lo meno il 30 per °/₀, che non valuteremo, in compenso di qualche articolo, che possa riuscire alquanto più caro.

2° Vi sarebbe pure da risparmiare sul combustibile, ma avuto riguardo alla minima sua relativa quantità, trascureremo anche questo risparmio.

3° Fatto il confronto preciso di ogni specie d'operaio, in Toscana la mano d'opera costa la metà di quella d'Inghilterra per lo meno, e tre settimi meno di quella di Francia e del Belgio, come si può riconoscere dalla nota (1); ritenuta dunque solamente a $^3/_7$, si avrà un risparmio sul valore effettivo della Macchina di circa il 20 per °/₀

4° Le spese generali quantunque saranno assai minori in Toscana che altrove, e ciò forse nel medesimo rapporto dei $^3/_7$ meno, pure, ad evitare qualunque caso imprevisto, si ritengono costanti;

» A cui, per l'utile netto che si suppone debba fare quest'impresa come tutte le altre congeneri sul valore degli oggetti fabbricati, aggiungendo, come abbiamo riconosciuto da principio, il 10 per °/₀

Si avrà in tutto un utile netto in Toscana del 30 per °/₀

» D'altra parte, in virtù del basso prezzo della mano d'opera, non che di tutti i materiali occorrenti alla costruzione dei fabbricati, pietrame, mattoni, calce, legnami ec., siccome d'altronde resulta dalla perizia dei sunnominati ingegneri:

A. L'officina intera superiormente descritta, ed arredata di tutte le macchine occorrenti, risulta del valore di lire 1,500,000, che si vuol pure considerare per maggiore sicurezza, compreso l'acquisto del terreno, che non arriva ad 80,000 lire, a *L.* 2,000,000

B. Il capitale circolante, in virtù dei risparmi come sopra, sarà al più di. . . . *L.* 1,000,000

» Il capitale occorrente a montare completamente la prima officina di costruzione delle macchine, ed a produrre il numero di macchine sopra indicate, sarà dunque solamente di. . . . . *L.* 3,000,000

» Ora il 30 per cento di utile sopra il valore di tutte le macchine costrutte nel corso di un anno, che abbiamo trovato essere di lire 5,494,000, darà un utile annuo in Toscana, di *L.* 1,648,200

» Ma volendo pure supporre che si eseguirà solamente la metà del numero delle macchine per ogni anno, cioè:

N° 25 locomotive,
» 12 macchine a vapore,
» 1 Solo battello a vapore grande, oppure due piccoli, per cui il capitale circolante supposto di 1,000,000 diverrà sempre più esuberante, si avrà sempre un utile annuo, sopra un capitale sborsato di 3,000,000, di . . . *L.* 824,100

« Ma volendo ancora accordare l'8 per cento di benefizio ai compratori sul prezzo che può esser praticato dalle officine di tutti gli altri paesi, non esclusa l'America, il che produrrebbe una diminuzione di . . . . . *L.* 219,760

Si avrà sempre un utile annuo di . . . . . *L.* 604,340

che sulla somma di 3,000,000 effettivamente sborsata dagli azionisti darà un dividendo maggiore del 20 per cento, ed in pari tempo i compratori d'Italia, oltre il ribasso dell'8 per cento da potersi fare a chiunque, avranno pure il risparmio delle enormi spese di trasporto sulle macchine, che potessero derivare da paesi lontani, l'Inghilterra, la Francia, il Belgio ec. (*Sarà continuato.*)

(1) I prezzi della mano d'opera di Parigi sono i seguenti:

Modellatori (legnaioli) per giorno	fr.	5 00
Insabbiatori	da 4 a	6 00
Fonditori		6 00
Fabbri alla fucina		6 00
Battitori.		3 00
Aggiustatori e tornitori		4 00
Trapanatori, ribaditori, e piallettatori.		3 50
Calderai in rame ed in ferro		4 00
Montatori di macchine d'ogni sorta. .		4 50
Riscaldatori delle caldaie a vapore. . .		4 00
Capi operai		8 00
Disegnatori.	da 6 a	10 00
Falegname (carpentiere)		5 00
Manovali in genere		2 50

D'onde si vede, che traducendo i franchi in paoli fiorentini risulterebbe sempre una giornata assai larga ad ogni specie d'operaio per gli usi ed i bisogni della Toscana; e così, siccome il *franco* sta al paolo come 1 a $^4/_7$, risulta, che in Toscana si può avere un risparmio almeno di $^3/_7$ nella mano d'opera sopra quella di Parigi e del Belgio, che è pure assai minore di quella di altri paesi, come l'Inghilterra e l'America.

Notizie diverse

Col cadere del giorno 20 aprile toccò il suo termine il periodo di giorni quaranta, statuito alla presentazione delle offerte per questo appalto della illuminazione a gas. Quattro furono le offerte esibite, secondo che s'usa, all'officio di Camera, l'una del signor Trouvè, l'altra del signor Nanillier, la terza del signor Chevillet, la ultima della Società Romano-Francese De Frigiere e G. Mazio. La congregazione di revisione, letto il tenore delle offerte rispettive, deputò una commissione speciale, composta di quei medesimi che avevano compilato il capitolato, perchè desse il suo parere in questa aggiudicazione di una intrapresa al tutto nuova e sconosciuta per Roma. La Commissione, dopo maturo esame comparativo delle varie offerte, opinò che la offerta della Società De Frigiere e C° dovesse preferirsi a tutte le altre: il quale opinamento, considerate le ragioni e i fondamenti di esso, fu adottato e confermato dalla congregazione di revisione con pieno consenso di voti.

Bibliografia

Sulle strade ferrate pontificie, pensieri economico-amministrativi di Gaetano Recchi. — Linea progettata da Ancona al confine Modenese. Ferrara Tip. di Domenico Taddei 1846. — Le materie che compongono quest'opera sono varie; poichè riguardano la quistione delle strade ferrate sotto tutti gli aspetti, in ispecie, come lo avvisa il titolo, sotto quello amministrativo ed economico.

— *Memoria della Camera di Commercio di Ferrara sulla somma utilità e convenienza che sia prolungata la linea ferrata nell'Emilia da Bologna a Ferrara e al Ponte Lagoscuro. Ferrara Tip. di Domenico Taddei* 1847. — Questa memoria è diretta all'Emo Preside di quella Provincia signor cardinal Ciacchi. Con lodevole fine si sforza l'eccellentissima Camera di dimostrare la necessità di fare anche quel tronco di via ferrata; e i quadri, dimostranti il movimento dei passeggieri nella provincia, e l'introito e l'esito delle merci specialmente per ponte Lagoscuro, rendono l'opera interessante; nè manca il voto del benemerito conte Petitti ad accrescere il pregio, e sostenere l'utilità dell'impresa.

— *Discorso sulla strada ferrata Pia-Cassia del marchese Filippo Antonio Gualterio di Orvieto. Roma Tip. della R. C. A.* 1847. — Con nobile franchezza espone i pregi di quella linea, toccando le qualità di suolo e di popolazione che concorrono a non farla disprezzare. Non chiede preferenza con la esclusione d'altre linee che mirino alla comunicazione dello Stato nostro con quello di Toscana; ma invece non esclusione di potervi concorrere, implorando *l'ammissione della linea in genere, permesso di fare gli studi, e promessa di concessione con le basi generali della medesima, qualora entro un dato tempo da stabilirsi si presentino i capitali.*

Il Direttore O. Gigli

Borsa di Roma del 14 Maggio 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 2. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	— —	105 00
Chiusura »	— —	105 00

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . . .	80 70	Genova . .	18 37
Livorno. . .	15 65	Londra . .	468 —
Firenze . . .	15 65	Parigi . . .	18 30
Venezia . . .	15 77	Marsiglia. .	18 30
Milano . . .	15 83	Lione . . .	— —
Ancona . . .	99 30	Augusta . .	46 80
Bologna. . .	99 50	Vienna. . .	— —

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 13 Sc. 167 13
— effettive. , 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	111 1/2
— — Monza	10	575,000	»	156
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	89 3/4
Lucca — Pisa	14	400,000	»	90
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Senz'affari*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	170 1/2
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	124
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	99 1/2
Berlino — Anhalt	104	4,200,000	13 68	109 3/4
— — Magdeburg	95	3,800,000		89 1/2
— — Amburgo	150	*Nuova*		107 1/4
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	107 1/4
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	86 3/8
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	113
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	197 1/2
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	85 1/2
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	106
Taunus	33	1,200,000	19 60	142 1/2
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	17 40	120
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrazione governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 »	
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12			F. 947 50
— — Versailles (destra)	16			—
— — — (sinistra)	11	*Il corso delle Azioni francesi si regola sul valore di franchi 500 per Azione: il loro prodotto sarà dato con un successivo numero, non constando ancora quello dell'ultimo semestre.*		—
— — Orléans	76			1230
— — Rouen	86			927 10
— — Havre	»			673 75
— — Lyon	»			431 25
— — Strasbourg	»			427 50
— — Nord	»			625
Orléans — Bordeaux	»			515
Strasbourg — Basilea	90			190
Bordeaux — Cette	»			445
Avignon — Marseille	»			770

PUBBLICAZIONI DELLO STABILIMENTO TIPOGRAFICO DELLA SOCIETA' EDITRICE ROMANA

BIBLIOTECA DELLE FAMIGLIE

DIRETTA E COMPILATA DA O. GIGLI

Con la collaborazione dei Signori Principe Carlo Buonaparte. — Cav. abate Ferrante Aporti. — Cav. Adriano Balbi. — Prof. abate Giuseppe Baruffi. — Prof. cav. Giacinto Collegno. — Prof. bar. Giovanni Plana. — Dott. Luigi Masi. — Prof. Francesco Orioli. — Prof. Gioacchino Taddei. — Conte Pietro Estense Salvatico. — Marchese Orazio Antinori. — Prof. Vitale Rosi.

100 Vol. in-18° Bai. 10 il Volume

(*Se ne pubblica un volume al mese.*)

Questa *Biblioteca* sarà composta di tre diverse serie: delle quali la prima conterrà Trattati elementari riguardanti l'educazione sia intellettuale, sia morale, sia fisica; la seconda conterrà completi o in saggio gli Scrittori classici della nostra letteratura, e la terza sarà formata da una *Enciclopedia d'arti e mestieri*.

L'ARTIGIANELLO

Giornale morale, religioso, istruttivo

PER L'EDUCAZIONE DEL POPOLO

Diretto e pubblicato da OTTAVIO GIGLI.

TERZO ANNO

Questo giornale settimanale forma ogni anno un volume di pagine 420 circa, e si pubblica tutti i sabati in un mezzo foglio in-8 a due colonne.

I due primi volumi sono stati già pubblicati.

L'obbligo dell'associazione è per un anno, ossia per un volume, il quale contiene i fogli dal gennaio a tutto dicembre.

Si paga anticipatamente per un mese bai. 5; per un trimestre bai. 15; per un semestre bai. 30; per un anno bai. 60.

AVVISO

L'aumento della popolazione nello Stato Pontificio ed altrove, effetto della pace che regna da molt'anni, si appalesa ancora nelle picciole terre. Porto d'Anzio, che dapprima conteneva co'pochi fabbricati attuali agiatamente i suoi abitanti, ora abbisognando di case, perchè il numero di questi si è fatto maggiore e l'industria ancora accresciuta, si va studiando al presente il modo di provvedere ad un tale urgente bisogno.

Li Sigg. fratelli Mencacci, bramando contribuire al ben essere di quegli abitanti, offrono di dare a chiunque credesse di suo interesse porzioni delle terre che posseggono in quel circondario a titolo enfiteutico per erigervi sopra un qualche caseggiato ad uso di abitazione nelle vicinanze dell'antico Porto Neroniano ora centro dell'abitato.

L'oggetto per cui questi fondi si concederanno è coadiuvato poi da una giovevole circostanza, di ritrovare cioè nel luogo stesso una fornace che somministrerebbe materiali, come fa alle terre circonvicine, a tenui prezzi, e che riuscirebbero per la prossimità del luogo esenti da spese di trasporti.

Chiunque credesse convenirgli di accudire a questo contratto, potrà rivolgersi al sig. Francesco Mencacci alla sua abitazione in Roma via Tre Cannelle N. 102, col quale potranno convenire sopra ogni punto relativo, e troveranno condiscendenza a tutte quelle facilitazioni che possono procurare l'effetto per cui si propone.

ROMA. — Tipografia della Società Editrice Romana, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*

27 MAGGIO 1847. ANNO PRIMO. — N° 19.

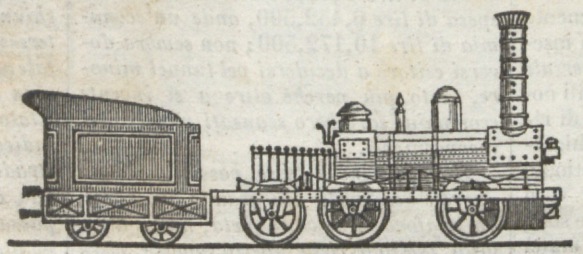
DIREZIONE
IN ROMA
Via Felice N. 121

La Locomotiva

SI PUBBLICA
ogni
GIOVEDI'

La Direzione invita i sigg. Gerenti e Fondatori delle Società di Strade ferrate, Battelli a vapore, Miniere, Ferriere ed altri grandi Stabilimenti, ad inviarle una copia dei loro Statuti, perchè se ne possa pubblicare un sunto nella *Locomotiva*. Si pregano egualmente i sigg. Gerenti di far noti i giorni delle Adunanze d'Azionisti, per poterne dar avviso al pubblico.

Le lettere, i gruppi, e qualunque articolo da inserirsi in questo Giornale, non saranno ricevuti se non affrancati.



CONDIZIONI DELL'ASSOCIAZIONE

PER ROMA
Per sei mesi. . . . . ₸ 1 00
Per un anno. 2 00

PER LO STATO E L'ESTERO
(franco ai confini)
Per sei mesi. . . . . ₸ 1 20
Per un anno. 2 40

Gli *Annunzi* saranno ricevuti al prezzo di *baiocchi due a riga* di carattere testino, divisa la pagina in tre colonne.

GIORNALE PER GLI AZIONISTI DELLE STRADE FERRATE ITALIANE E D'ALTRE SOCIETA' INDUSTRIALI

SOMMARIO

Strade ferrate Pontificie. — *Brano di una lettera del conte Petitti a Monsig. Grassellini, Governatore di Roma, e Membro della Commissione per le strade ferrate.* — Corrispondenza. — *Risposta ad un articolo inserito nel N° 19 della* Gazzetta Universale di Fuligno; *indirizzato agli amici della verità e a chiunque abbia impegno di genio o d'interesse per le strade ferrate nello Stato Pontificio.* — Errata - Corrige. — Strade ferrate Italiane. — *Strade di Como, di Bergamo, di Monza.* — Strade ferrate estere. — *Alcune considerazioni sulla strada ferrata da Parigi a Lione e Avignone.* — Commercio - Industria. — *Società Toscana per l'industria del ferro (continuazione).* — Notizie diverse. — Bibliografia. — Borsa di Roma.

Strade ferrate Pontificie

Brano di una lettera del conte Petitti a Monsignor Grassellini, Governatore di Roma, e membro della Commissione per le strade ferrate (1).

. . . . Termino questa riverente mia, con farmi lecita presso di V. E. Rev. una raccomandazione, sebbene non richiesto, ma *per solo amor del bene*, e spero Vostra E. R. vorrà riceverla colla bontà e cortesia che la distinguono.

Per quanto posso giudicare dalle cose pubblicate costì, *la Società Nazionale* ha fatto fin qui prova di *molto* buon volere, e d'aver usato in *maggior copia*, che altra qualsiasi, de' mezzi che erano in poter suo per prepararsi all'assunto. I materiali da essa raccolti e sottoposti alla Reverendissima ed Eccellentissima Commissione, per quanto ho letto nel periodico che le serve di mezzo di pubblicazione, mi sembrano già formare a quest'ora un importante elemento atto a provare un'azione *reale ed efficace*, degna d'essere protetta, favorita, incoraggiata.

Se nell'esordio la Società medesima, per soverchia generosità, fors'anche per minore sperienza, mostravasi meno atta a far nascere certi effetti profittevoli, nel seguito ella provossi avveduta, prudente, attiva, quanto sempre da ottime intenzioni guidata.

Altre società certamente, com'è pure a mia notizia, anch'esse mostrarono forse maggior copia di mezzi materiali già raccolti od assegnati e certo intenzioni ottime del pari.

Se non che, una tendenza a segregarsi *dal tutto*, che pur è necessario insieme concedere, e gradatamente, come e successivamente, intraprendere poi, in ragione di raccolti mezzi, si fatta tendenza, dico, impediva l'ideata fusione di quelle società, fors'anche d'altre.

Codesta fusione io oso pure, persistendo ne' miei precedenti, raccomandare a V. E. R., poichè ne ho l'occasione, come già ad altri l'ho raccomandata, perchè la credo il solo mezzo di riuscir costì nell'intento, ben più certo, lo dichiaro, perchè ne sono coscienziosamente convinto, di quello da taluni vagheggiato d'affidarsi ai soli speculatori assuefatti a praticare ne' monopolii, ed a raccorvi lucri, che un governo morale non può conceder loro sempre.

Abbian pure quegli speculatori partecipazione alla società, perocchè quai privati, aventi buon credito, è giusto l'abbiano, ma non siano padroni dell'assunto, perchè non potrebbero certamente, anche volendolo, sottrarsi all'agiotaggio. Di questo non dirò altro, e perchè a sazietà già ne ho discorso a segno di farmi bandir la croce; e perchè del resto l'Eccellenza Vostra ne ragionò con parole così appropriate, da non richiedere altre osservazioni.

La fusione preallegata tutta sta in mano del governo, il quale, anche senza prescriverlo autorevolmente, può tuttavia colle condizioni da imporsi alla concessione (poichè ripeto una sola ne credo necessaria, anzi ineluttabile) rendere agli aspiranti indispensabile un concordato per poterla ottenere.

Quest'è il voto, E. R., ch'io oso sottoporre all'illuminato di lei criterio; nè nel proferirlo m'illude alcuna preconcetta opinione, o personale prevenzione. Perocchè ho egualmente a lodarmi delle relazioni scritte avute con molti fra i membri delle società preallegate; nè conosco a modo alcuno personalmente i capi d'esse, e solo qualche socio altre volte ho veduto.

Parlo dunque, mosso unicamente dal pensiero di far cosa, la quale giunga ad efficacemente far conseguire l'intento di tutti coloro, che augurano alla comune patria prosperità, quiete, fortuna.

Chiudendo questa troppo lunga scrittura, nella quale mi sono esteso, onde provare all'E. V. che per corrispondere alla fiducia ond'Ella mi ha onorato, mi son fatto carico di studiar l'argomento in ogni suo aspetto, solo mi resta ad esprimere l'immenso desiderio, che pur avrei di girne costì, per essere testimonio della sorprendente rinnovazione sociale, che vi si sta operando, diretta da sì esperti cultori.

Cotesto desiderio io mi lusingava di vedere prossimamente soddisfatto, mercè d'un congedo temporaneo di riposo, concedutomi dalla paterna bontà del mio principe, se non che i mali, dai quali son tuttodì travagliato, non mi permettono per ora d'avventurarmi ad un tal viaggio.

Epperò, sebbene del tutto non abbia perduto la lusinga di poterlo ancora mandare ad effetto, rinnovo a V. E. R. li miei ringraziamenti pel compartitomi onore, e passo a quello di rassegnarmele colla più ossequiosa devozione

Conte Ilarione Petitti.

(1) Monsignor Grassellini, Governatore di Roma, mandava in dono all'illustre conte Ilarione Petitti i *Documenti Statistici pubblicati dalla Presidenza Centrale del Censimento ecc.* Questo lavoro s'ebbe grandissime lodi dall'economista piemontese, e noi togliendo, per questo numero della *Locomotiva*, il brano che si riferisce alla Società Nazionale, promettiamo nel prossimo dare per intero quella parte che si riferisce al lavoro suddetto.

Questa lettera ci venne spedita dal conte Petitti, perchè fosse pubblicata in questo giornale.

Corrispondenza

Risposta ad un articolo inserito nel numero 19 *della* Gazzetta Universale di Fuligno; *indirizzato agli amici della verità e a chiunque abbia impegno di genio o d'interesse per le strade ferrate nello Stato Pontificio.*

Al Direttore della Locomotiva.

Sig. Direttore,

Incaricato dai Signori componenti il Consiglio Amministrativo della Presidenza Centrale Romana della Società Nazio-

nale, e particolarmente dal Presidente di essa Società, il Sig. Principe Conti, mi faccio un dovere di rimettervi, per inserire nel nostro giornale *La Locomotiva*, la risposta dei sigg. ingegneri cav. Paolo Provinciali, Guido Romiti, e tenente Cam. Ravioli all'ingiurioso articolo inserito nel N° 19 della *Gazzetta Universale di Fuligno*, contro questi rispettabili nostri Colleghi, articolo che vi prego di riportare, perchè da tutti venga chiaramente conosciuto lo stato della questione, e la mala fede dell'anonimo. Per vero dire, le menzogne e le buaggini che sono in esso articolo, indirizzato agli amici della verità (ai quali non appartiene l'incognito autore, che certamente non azzarderebbe esporre la destra entro la bocca di quella inesorabile deità), sono tali e tante, che, a conoscere le prime, pregherò il benigno lettore a leggere la risposta qui appresso di quei chiarissimi che ho poc'anzi nominato; a giudicare le seconde, ponga mente che quella diatriba della *Gazzetta Universale* è diretta cziandio a coloro che *hanno impegno di genio e d'interesse* per le strade ferrate ec., gente invero nuovissima per tutti coloro che sanno in che cosa consista la proprietà dei vocaboli e delle frasi del nostro bellissimo idioma. Ma lasciando da un lato la questione letteraria, che non è qui luogo di trattare, e riportandomi per la scientifica intieramente a quello ne dicono qui appresso i ch. sigg. ingegneri sopra mentovati, altro non farò per ora in appoggio di quanto espressi in altro mio scritto sullo stesso soggetto, inserito nel N° 15 della *Locomotiva*, che togliere da una recentissima lettera del ch. conte Ilarione Petitti, diretta qui in Roma ad alto personaggio, alcuni periodi che concernono il passaggio dell'Apennino. *Fra queste opere*, egli dice, *principalmente è osservabile quella più essenziale del varco dell'Apennino nella linea da Roma ad Ancona (valli Topino e Potenza).*

Preferita da me pure sui dati avuti posteriormente alla pubblicazione de' miei discorsi sulle strade ferrate italiane (1845 *Capo Lago*) *la direzione accennata dalla Notificazione preallegata, solo in via di dubbio mi crederei lecito dissentire dalla preferenza che V. E. R. mi sembra accordare al progetto Rutili, quanto al varco suddetto, che a primo aspetto invero a me pure pareva degno d'essere prescelto.*

Nel mio dissenso protesto voler però questo subordinato a più esatte verificazioni, e solo fondarlo sur allegazioni che suppongo esatte, senza averne però ancora positiva certezza.

Infatti, Eccellenza Reverendissima, se fosse vero, come si allega nel foglio La Locomotiva *del 29 aprile N° 15, che il passaggio ideato dall'ingegnere Rutili a Poggio Surrifa necessiterebbe un traforo nell'Apennino lungo non meno di metri* 6650, *i quali, calcolati alla spesa media di lire italiane* 2500 *il metro corrente, richiederebbero la spesa non minore di lire* 16,625,000; *mentre l'altro traforo ideato dall'ingegnere Cerroti, al valico non lontano detto del Fossato, importerebbe soltanto un tunnel o galleria di metri* 2581, *i quali, allo stesso prezzo medio di lire* 2,500, *costerebbero la sola spesa di lire* 6,452,500, *onde un'economia di lire* 10,172,500; *non sembra doversi esitare a decidersi pel tunnel minore, tanto più perchè oltre a sì ingente economia, sarebbero scansati molti altri inconvenienti.*

E quand'anche fosse possibile di ridurre l'accennata più grande lunghezza del traforo di circa la metà, mercè d'un gran taglio a cielo aperto, questo, oltre all'essere pericoloso e malagevole durante il verno, riuscirebbe al dire d'altri periti anche più costoso forse della stessa galleria o tunnel.

Dopo un tanto parere emesso dal ch. autore, in quanto ai fatti con quella coscienza e circospezione che deve avere chiunque, lontano dal luogo, non ne ha contezza che per relazione altrui, e in quanto a teoria con quella sicurezza che ha l'uomo padrone dell'arte; che cosa dirà il nostro anonimo difensore, quando vedrà che questi fatti sono quei medesimi che ci ha fatto conoscere il suo cliente il signor Rutili? Avrà più il coraggio di negarli, e di trattare di *sfacciati menzogneri* coloro che ad essi si riportano?

Ma io, come mi sono dichiarato le più volte, abborro da certe contese suscitate da mal'astio e da interessi municipali, anzi municipalissimi; e maggiormente le abborro, perchè veggo pur troppo in esse rigermogliare quelle eterne gare e quegli odii civili che ci hanno scissi in mille guise, e che oggi è infamia il farli rivivere. Perciò prego tutti coloro che amano di proposito la patria comune, d'ora in poi di rimeritare le offese col disprezzo; sappiano, che se io vi ho preso parte con questo scritto, unicamente l'ho fatto per amore di verità conculcata, per amore di bene pubblico, imperciocchè io non son mosso da privati interessi, non da antipatie personali, che non ho, e che non potrei avere verso persone che non conosco, e che celano il nome loro. Sono per servirvi vostro ec.

M. O. A.

Articolo pubblicato nella Gazzetta Universale di Fuligno

Agli amici della verità e a chiunque abbia impegno di genio o d'interesse per le strade ferrate nello Stato Pontificio si fa noto quanto appresso.

Leggesi ai numeri 14 *e* 15 *del Giornale* La Locomotiva *un Articolo portante la firma di tre ingegneri della Società Nazionale per le strade ferrate, cioè dei signori Paolo Provinciali direttore in capo, Guido Romiti ispettore e Camillo Ravioli segretario, nel quale si dice che nella stampa pubblicata in Roma dall'ingegnere signor Rutili coi tipi della* Pallade Romana, *sul valico dell'Apennino presso Nocera, il profilo segnato colle lettere C. C. mostra che la base di monte Cornello, cioè del monte che separa le due Valli del Topino e del Potenza, è in fatto della lunghezza di Metri* 6650 *fra Aggi e Sorrifa, cioè dall'una all'altra Valle. Ora ci facciamo ad avvertire chiunque abbia impegno di genio o d'interesse per la nostra Strada Ferrata che tale asserzione dei signori anzidetti è una vera ed esagerata menzogna; mentre il citato profilo del signor Rutili non è già indicativo della base del monte, ma delle strade attuali che paralelle ai corsi d'acqua corrono per le due valli come sopra, passando per vari villaggi e valicando il monte con andamento tortuoso, conforme si apprende dallo stesso profilo di livellazione, ove sono notate le altezze sul livello del mare dei varii paesi ove passa lo stesso profilo, e nella relativa Corografia dedotta dalle Mappe Censuarie, ove sono notati e messi a loro posto i paesi medesimi. Ed è poi in questa Corografia che si rileva che la distanza dei due villaggi di Aggi e Sorrifa, posti l'uno nella Valle del Topino, l'altro in quella del Potenza, non è già di metri* 6650, *ma di metri* 5500, *cioè di poco più di due miglia, conforme si sa da tutti gli abitanti di quelle località. Se l'articolo come sopra incomincia con una sfacciata menzogna, dimostrata tale dalla stampa dello stesso ingegnere Rutili, a cui si vuol far dire una cosa, mentre evidentemente ne dice un'altra; immagini il discreto Lettore con quanta onestà e buona fede possa procedere in tutto il resto, specialmente appoggiandosi a dati che non possono verificarsi se non mediante ispezioni locali di persone di arte fornite di sano criterio e di fede non dubbia.*

Risposta

Il nostro costume, pel quale saremmo lodati da ogni savio, è stato sempre di non mai rispondere agli scritti, che non portano nome di chi li compose; ma da tale costume conviene dipartirsi trattandosi di faccenda di rilevanza. Non già che tale sia l'articolo cui rispondiamo, mentre è dettato da chi vergognò di se stesso, mentre da ogni uomo onesto si sa che come nelle belle opere e scritture il celarsi è lodevole modestia, così nascondersi quando vuolsi contraddire, accusare o infamare altrui, è segno di animo abbietto e vile; poichè non il nemico generoso, ma i ladri e i lupi danneggiano accosciandosi a vile nascondiglio. Non pertanto l'affare è di rilevanza, perchè si tratta di progetto che interessa una nazione, una società che la rappresenta, e il governo medesimo. Per ciò, caro pudibondo scrittore, non isdegnate che vi paghiamo con dose ben carica di vostra merce; avvegnachè ne acquisterete più merito presso gli amici della verità cui scriveste. In questo però dubitiamo del modo e delle frasi con le quali dobbiamo parlarvi; mostrando voi di saper poco leggere e nulla capire che cosa sia profilo di livellazione. Di vero, se aveste saputo leggere, non avreste detto che l'articolo della

*Locomotiva n.*14 *e* 15 — comincia con una sfacciata menzogna dimostrata dalla stampa dello stesso ingegnere Rutili, a cui si vuol far dire una cosa mentre evidentemente ne dice un'altra. — E che dice il Rutili? Di grazia compitatelo con noi. — In un profilo di livellazione distinto con lettera C addimostrante (dice che consistono le sue tavole) la giacitura del suolo, secondo il maggior clivo e l'andamento naturale delle valli Topino-Potenza, ove intende far passare la ferrata, dall'uno all'altro estremo, cioè da Fuligno a Castel Raimondo. — E qual altra cosa a queste parole si può far dire, e gli facemmo dir noi, se non quello che dicono realmente? Cioè — che il profilo CC di quella livellazione mostra la base del monte Cornello. — E per chi sa leggere le cose di arte, forsechè *la base del monte Cornello non è la proiezione della giacitura del suolo secondo il clivo maggiore?* Se poi aveva in animo di dire altre cose, poteva usare altre espressioni, e di questo non è nostra la colpa. E per considerare quella *esagerata e sfacciata menzogna che voi* sfacciatamente ci apponete, abbiate la bontà di dare uno sguardo a questo medesimo profilo. Dalla parte del versante mediterraneo si osservi che il piede della pendice incomincia al salto di Aggi. E dal lato contrario il piede orientale della serra nel versante adriatico incontra la valle a Poggio Surrifa. La distanza fra questi punti dà geodeticamente la proiezione orizzontale della sezione del monte per quel tratto di linea livellata. Si osservino le distanze fra detti estremi, comprese dalle intermedie perpendicolari, e si troverà:

Dal salto di Aggi alle case di Aggi	550 m.
Dalle case di Aggi a Bagnaia.	1600
Da Bagnaia a Monte Cornello.	1800
Da Monte Cornello a Surrifa.	1850
Da Surrifa a Poggio Surrifa.	850
Le quali sommate danno . .	6650 m.

Cifra da noi riportata come risultante dal profilo che dimostra *la giacitura del suolo* secondo il clivo maggiore. Per riconoscere tali cose, non servono proclamazioni *a chi ha impegno di genio o interesse con le vie ferrate,* ma basta aver senso comune.

Ma voi, caro anonimo, che volevate in ogni modo trovare scusa a quella cifra, diceste che — il citato profilo non è già indicativo della base del monte, ma delle strade attuali, che parallele ai corsi d'acqua corrono per le due valli, passando per vari villaggi, e valicando il monte con andamento tortuoso, conforme si apprende dallo stesso profilo di livellazione. — Ci rallegriamo molto con voi che lo avete immaginato e coll'ingegnere Rutili che ha la ventura di aver così egregio difensore, il quale ne vuol fare una bestia o poco meno che un raggiratore. E chi mai in arte può ammettere che, dovendosi dare dimostrazione della linea di una strada, si vada vagando fuori di quella, e fuori della sua direttrice per divertirsi a passeggiare secondo le strade parallele ai corsi di acque e con andamenti tortuosi! Per rispondere a questo nuovo modo di stabilire e livellare la linea di una strada, vi rimandiamo a qualunque più elementare trattato di geodesia, e a veder qualunque piano di costruzioni di strade, fatto dai migliori e anche dai mediocri ingegneri; ove troverete la vostra confutazione. Troverete che chi opera così è incapace di compilare un progetto: che il dovere dell'ingegnere è di percorrere la linea, riconoscere la possibilità della esecuzione, rilevare la topografia del paese che attraversa, *e battere una livellazione che stabilisca la posizione dell'andamento rapporto al terreno, e determini quello della direttrice.*

Ma poniamo siccome voi fate che il Rutili avesse operato così: che cosa dimostra allora quel profilo, che unì alla sua relazione? Se la giacitura e ogni circostanza del suolo non corrisponde colla località nella quale si è immaginato di valicare l'Apennino, cioè non determina la vera direttrice della strada, qual criterio potrà farsi del di lui piano? Come lo ha immaginato, non avendolo nè percorso nè livellato? Come ha istituito i calcoli per determinare rigorosamente le pendenze; come formarsi idea delle varie specie di costruzioni e dei lavori occorrenti; come far confronti economici; come osare di presentare al pubblico e al Governo simile ideale progetto; e agli uomini di arte un profilo che in carta presenta operazioni non fatte: e quale audacia di tradire l'interesse d'impresa cotanto sublime?

Caro signor anonimo, non sappiamo se il Rutili vi avrà troppo buon grado dell'avergli fatta fare figura sì trista. Ma di ciò vi sbrigherete con lui. Intanto prima di attaccare così impudentemente la fama degl'ingegneri, i quali operarono secondo rette intenzioni, sicuri nella quiete delle proprie coscienze, e che con ogni onestà si studiarono a non tradire in modo veruno chi pose in loro la fede; vi consigliamo di studiare la geodesia, e le prime regole di arte: poichè con la vostra difesa è avvenuto che, quantunque il progetto Rutili in prima non si trovasse eseguibile, era pure un progetto; ora per la vostra scusa va a situarsi nel numero dei progetti di quei tali, di cui dice Seneca: *Nihil agunt, aliud agunt, male agunt.*

Paolo Provinciali Direttore in capo.
Guido Romiti Ispettore.
Camillo Ravioli Segretario.

ERRATA — CORRIGE

Nel N° 17 (14 maggio), nella Lettera del sig. marchese Marcantonio Baglioni-Oddi (pag. 131, col. seconda)

Dove si legge: *ch. Martini, Poggi, Ugo Calindri, Monti, Monti Govetti, ed altri,* leggasi: *prof. Martini,* Presidente; *Poggi, Bavosi, Calindri,* Consiglieri; *Cerroti,* Ingegnere di tronco; *Monti, Ortis, Goretti,* Ingegneri di sezione.

Dove si legge: *ho procurato e goduto di prendere,* leggasi: *ho procurato e goduto di procedere.*

Strade ferrate Italiane

Continuazione.

Strade di Como — di Bergamo — di Monza.

E qui l'ordimento nostro ci reca a discorrere di strade, che nel precedente discorso ci tornarono più volte nominate, e prima la comasca:

Infandum . . . iubes renovare dolorem.

Il primo che in Italia si fece a chiedere un sovrano privilegio per istrade ferrate fu nel 1832 l'ingegnere G. Bruschetti di Milano. Poi con Zanino Volta ridomandollo nel 1834 per una fra Milano e Como, che al 27 luglio 1835 ottennero in *massima* per cinquant'anni. Bruschetti s'occupò tosto del progetto tecnico, pubblicato colle stampe nel 1836, e che fu il primo in Italia, giacchè quello dell'ingegnere francese Bayard de la Vingtrie per la strada da Napoli a Castellamare fu rilevato negli anni 1837 e 1838; e dal 1839 al 1842 quelli per Monza e per Venezia, degl'ingegneri Giulio Sarti e Giovanni Milani.

La sovrana patente di privilegio fu emanata da Vienna ai 27 luglio 1837. Allo scopo nostro basta qui avvertire che, per condizione, la strada di Como doveva essere compita fra dodici anni, i quali scadono il 27 luglio 1849. Nell'aprile del 1838 l'ingegnere Bruschetti cedette ad altri il privilegio in un col progetto tecnico succennato. Tostochè gl'intraprenditori privilegiati furono liberi, emisero *promesse di azioni,* che furono girate come avviene di ogni effetto commerciale. Ma intanto complicatissime vicende fecero che in inefficaci andirivieni si trascinasse quell'impresa, che, per la frequenza di accorrenti e l'amenità de' luoghi, offriva le maggiori eventualità di utile esercizio.

Nel 1837 l'ingegnere Bruschetti aveva dimandato altresì al governo di Milano di poter costruire la strada ferrata da Milano a Monza, collo staccare un ramo di circa tre miglia dalla linea retta di Como presso Palazzuolo o Paderno sul Seveso. Fu risposto in gennaio 1838, voler il governo restar libero di dare ad altri il privilegio della linea rivale e parallela di Monza.

E fu difatto concesso al sig. Giovanni Putzer, rappresentante della ditta L. A. Holzhammer di Bolzano nell'aprile 1839. Tale strada ha la pendenza di metri $35\,^1/_2$, e la lunghezza di metri 12,870, e costò di prima costruzione lire austr. 1,680,000; comprese poi le opere addizionali fu stimata lire 1,800,000, ed acquistata dalla ditta Arnstein ed Eskeles di Vienna per austriache lire 2,400,000; indi di nuovo venduta alla società in accomandita per

azioni, il 9 agosto 1839, colla ragion sociale di *Holzhammer e Comp.* Atteso che le sovrane direttive del 1837-38 per le strade ferrate in Austria escludano questa sorta di società in *accomandita* per azioni, non potè mai essere approvato il commercio di dette azioni. Ciò non ostante la ditta Arnstein ed Eskeles di Vienna, aperta che fu nell'agosto del 1840 la rotaia di Monza, pose in giro 1,200 azioni da lire 3,000, le quali furono elevate alle Borse di Trieste, Vienna, Augusta, con speculativi accorgimenti, fin al 242 per cento. Quest' agiotaggio determinò l'intervenzione del governo, che obbligò a ritirarle dal commercio.

Può senza malignità dirsi che questo tronco fu il più compassionevole esempio delle conseguenze dell'agiotaggio. Se quel tronco rimaneva isolato, che valore mai poteva avere? Un poco di curiosità sul principio; qualche comodità di comunicazione per la Brianza; ma tuttociò dovea perire non appena si attuassero le strade di reale importanza. Allora la monzese restava una mera perdita.

Tutta l'arte fu dunque rivolta a dar valore a questo capo morto, col fare che vi si annettessero altre strade. Allora si fece nascere quello sciagurato discorso che dicemmo intorno alla congiunzione di Bergamo, proponendo staccare da Monza un ramo, che passando l'Adda a Trezzo, arrivasse a Bergamo. Si fece la solenne funzione di posare la prima pietra del ponte sull'Adda, ove già gli antichi milanesi ne avevano collocato uno de' più arditi; si bucinò replicatamente di concessioni sovrane per tale linea; si fecero ricomparire sui giornali forestieri (uno anche ultimamente sul 5 gennaio dell'*Allgemeine Zeitung*) articoli che magnificavano quest'impresa e la pronunziavano imminente. Ma nulla mai ne fu, e i Bergamaschi assennati denno ormai essersi convinti che le speranze loro devono su tutt'altro posare, per esempio, sulla costruzione del tronco laterale alla Lombardo-veneta da Treviglio a Bergamo, di cui il privilegio preliminare e provvisorio è già stato concesso dal loro sovrano fino dal 1840.

Da ciò nacquero pure i tanti discorsi sul variare della linea da Brescia a Milano. Da ciò infine i ritardi della strada comense.

Questa, secondo il primitivo disegno, doveva partire per una retta, tracciata dal torrione del castello di Milano vicino alla Porta Tenaglia. Giunta a Lentate, continuava nella valle del Seveso con dolci curve sino alla Camerlata nelle alture di Como, e di là scendeva al Prato Pasque in riva al lago dal lato di Borgo Vico. Siffatta, avrebbe avuto la lunghezza di m. 41,422; ascesa metri 151 sullo sviluppo di metri 35,502; dovrebbe discenderne 77,404 sopra appena 5,920, cioè più del due per cento, a Vertemate avrebbe a perforarsi una galleria di 430 metri. La spesa era presunta di 10,500,000 lire austriache, cioè italiane lire 9,000,000 circa, e 308,000 la conservazione e l'esercizio. Costruendosi, come da principio proponeva l'ingegnere Bruschetti, la rotaia secondo il sistema assai più economico di Norimberga a Fürth in Germania, e di Darlington a Hockton in Inghilterra, bastava assai meno.

Zanino Volta, divenuto unico proprietario del privilegio, negli anni 1840-43, tentò invano attivare in Milano una società in accomandita per azioni della privilegiata strada di ferro da Milano a Como. Alfine domandò e ottenne (3 gennaio 1843) di costituire una società anonima di 7,000 azioni, da austriache lire 1,500 ciascuna. A questa fu imposto l'obbligo di versar in una cassa dello Stato anticipatamente il 25 per 100 dell'importo dell'azione, a garanzia dell'impresa.

Intanto i possessori della strada monzese proponevano al Volta di cedere ad essi il suo privilegio; la strada non si condurrebbe più direttamente da Milano a Como, ma partendo da Monza, torcerebbe verso Como, con risparmio di spesa (diceano) e poco allungamento della linea.

Volta cedette in fatti ai 12 gennaio 1844 il suo privilegio ad un agente della casa Arnstein-Eskeles di Vienna, ma sul contratto nacque dissenso, che dovette portarsi ai tribunali. A noi non milanesi poco importano le particolarità, sol bastando dire che vi si logorò un altro paio d'anni. Alfine, risoluta contenziosamente la cosa nel 1846, si convocarono ai 19 ottobre p. p. in una seduta preliminare gli azionisti della via comasca, per vedere se assentissero al proposto cambiamento di linea. Il sì non poteva esser dubbio, stante che il massimo numero delle azioni di essa strada era in mano del possessore della monzese, cioè della sullodata ditta di Vienna Arnstein-Eskeles. Si nominarono dunque alcuni commissari per trattarne, dai quali si convenne che la strada monzese restava ceduta agli azionisti della comasca, con obbligo espresso di far passare questa da Monza. In compenso, gli azionisti di Como darebbero al proprietario della strada monzese, duranti i 50 anni del privilegio, 45 cent. per ogni passeggiero di qualsia classe da Milano a Monza; assicurando però non meno di 720,000 passeggieri l'anno, dal 1849 in poi, cioè da che fosse aperta la strada da Milano a Como.

È dunque una contribuzione di austr. lire 900 al giorno che l'impresa di Como si è accollata: talchè, valutando la strada Milano-Monza lire 3,600,000 di compera, i possessori di essa si sono assicurato l'ingente frutto del 7 per 100 per lo meno, senza verun dispendio. È a sapere che la strada monzese, quest'ultimo anno, diede da 380 passeggieri al giorno, e l'introito di 370,000 lir. austr. in tutto, stando all'asserzione de' vantatori di essa. Quanto costi la gestione è difficile a dirsi, non essendo pubblicata, ma può presumersi di annue lir. 260,000, attesa la necessità di frequenti ristauri; talchè l'attività annua eccederebbe appena le lire 100,000 (fr. 87,000). Or essa si obbliga a darne 325,000 ai cessionari! Avrebbe però gran torto chi ne desse colpa alla fede o all'accorgimento degli incaricati, generalmente conosciuti per fede e capacità. Basta solo riflettere che il venditore e il compratore, per quanto esponemmo, erano una persona sola, e che, adottata in massima la pretesa necessità di tale compra, bisognò rassegnarsi alle condizioni. Il passaggio diverrà certamente maggiore e più che doppio quando alla strada monzese se ne annestino altre. Pure avremmo un bel campo se volessimo ribattere articoli in proposito (1), tendenti evidentemente a resuscitare l'agiotaggio su quella impresa, col dare come convenuto quel ch'era solo proposto, come conchiuso quel ch'era in trattato.

Fra il resto vi si asserisce che la linea da Monza a Como costerà solo 10,500,000 lire. Tale era la stima di quella da Milano a Como; onde quest' allungamento (divenendo metri 49,000) non apporterebbe risparmio, quand'anche il calcolo fosse vero. Ma basta la minima cognizione per persuadersi che ben più costerà, e che allungata di quasi otto chilometri, consumerà assai più nel giornaliero esercizio. Tale diversità non sarebbe di certo valutabile, se la comodità fosse veramente maggiore; ma anche difficoltà tecniche vi si frappongono, dovendo la strada, dalla bassissima stazione odierna di Monza, spingersi attraverso a tre strade postali e molte comunali, e per un pendìo non minore del 10 per 1,000 su un tronco esteso circa 3,000 metri, sintanto che non raggiunga il pezzo di un miglio che già è eseguito a Lentate, ma che esso pure dev'essere scomposto e rialzato, e mutato dai dadi di granito sopra traversi di legno, come ora generalmente si fa.

Un primo tronco da Lentate verso Como per 4 chilometri fu appaltato or ora, a condizione che gli sterri e interri sieno terminati col marzo, i manufatti coll'agosto. Ora s'ha da lavorare assai per riguadagnare il tanto tempo perduto, e compire ogni cosa in men di due anni; e l'autorità agevolò l'opera col permettere vi si adoperasse il quarto del valor delle azioni, stato deposto, come dicemmo, in una cassa pubblica. Resta una gran difficoltà a vincersi nella discesa dalla Camerlata a Como, altezza di metri 77,404, svolta sul pendìo della collina occidentale, che ha nome dal castello Baradello, per modo che arrivi al Prato Pasqué, in riva al lago.

L'ingegnere Bruschetti aveva proposto da prima di tirare il convoglio a cavalli, poi, seguendo, com'egli fa, tutti i

(1) In risposta veggasi nella gazzetta di Venezia 26 febbraio: *Pensieri del rag. Ambrosoli sull'articolo del Lloyd*: Le strade ferrate di Milano, Monza, Como.

miglioramenti meccanici, propose una macchina fissa, per cui potrebbe anche utilizzarsi la forza motrice dell' acqua (Veggasi la sua memoria inserita nella *Biblioteca Italiana*, t. 96 del 1840). D'allora si avanzò la meccanica, e treni snodati vedemmo serpeggiare sulla via francese di Sceaux; le strade atmosferiche si stanno esperimentando in più luoghi; tutti modi che potranno agevolare la risoluzione di questo problema.

Arrivata la strada in riva al lago, se n'avrà somma comodità per gl' imbarchi, massime se vi si fabbricherà un porto nuovo o si amplierà il troppo angusto attuale: comodità ancora pei prolungamenti che è sperabile possano darsele, sì verso il Cantone Ticino per la strada di Chiasso, come dicemmo, sì lunghesso il lago di Como, per raggiungere la strada di Chiavenna, della quale ora faremo parola. (*Sarà continuato.*)

Il Mondo Illustrato.

Strade ferrate estere

Alcune considerazioni sulla strada ferrata da Parigi a Lione e Avignone.

Il cancelliere dello Scacchiere ha dato al ministro dei lavori pubblici un esempio, cui questo vorrà certamente seguire. Nella seduta dei comuni del 26, il cancelliere dello Scacchiere propose alla camera di dare un' anticipazione di 620,000 lire sterline a tre compagnie di strade ferrate irlandesi, affinchè potessero continuare i lavori, che erano sul punto di sospendere, perchè gli azionisti ricusavano di pagare gli ulteriori versamenti.

Ciò che il Governo inglese non ha esitato a fare, malgrado la difficile situazione delle sue finanze, coll' unico scopo di mantenere aperti gli stabilimenti nei quali una piccola parte della popolazione irlandese trova lavoro, perchè non si farà egli in Francia per conservare il salario a 2 o 3 cento mila operai, e somministrare più presto possibile ai nostri manifatturieri e al nostro commercio mezzi economici di trasporto, senza i quali è impossibile sostenere la concorrenza coi prodotti stranieri e privansi di lavoro molti milioni di operai?

Non è già che noi proponiamo al ministro delle finanze, il quale emette i buoni del tesoro al 5 per cento, di anticipar danaro a quelle strade che oggi reclamano l'aiuto del Governo; questo sistema era il solo adottabile in Inghilterra, ove la concessione è perpetua, ed ove non può offrirsi alcun nuovo vantaggio alle compagnie per aiutarle nel loro avanzamento; ma qui si può fare altrimenti: egli è facile sostituire a questa specie di intervento dello Stato altre combinazioni già da noi indicate. L'importante è che si faccia qualche cosa.

Lo dicemmo giorni sono, non vi è alcun ragionevol motivo che giustifichi un aggiornamento il cui primo effetto sarebbe di sospendere la esecuzione dei lavori.

Si ebbe luogo di sospettare, ciò che è dubbio, della esattezza delle nuove liste di spese, di cui le differenze che hanno servito di base alle concessioni, spaventano gli azionisti che si vedono sul punto di rovinarsi. Si presta fede a spese inferiori a quelle annunziate, prodotti maggiori di quelli aspettati; tutto ciò non dovrebbe impedire di venire in aiuto delle compagnie, poichè sarebbe facile di esercitare sulle spese e sugli introiti un sindacato che permetterebbe sempre di tornar sopra alle nuove condizioni fatte alle compagnie, di ritirar loro i vantaggi troppo considerabili che sarebbero loro stati concessi.

Per la compagnia di Lione, per esempio, la quale accusa 300 milioni di spese invece di 200 previsti, ed alla quale si darebbe una sovvenzione in lavori, e si prolungherebbe la concessione per metterla in grado di rivolgere allo sconto di un imprestito il guadagno che un godimento più lungo le procurerebbe per l'ammortizzamento del suo capitale, si potrebbe stipulare che, nel caso in cui le spese fossero minori della cifra oggi indicata, la sovvenzione sarebbe scemata di altrettanto, e che se i prodotti netti sorpassassero il 7 per cento nel decorso dei primi cinque anni dell'esercizio, la durata del godimento sarebbe limitata in proporzione di questo eccedente.

Per la compagnia da Avignone a Lione, la combinazione sarebbe un po' differente. Più ancora che l' inesattezza della lista delle spese, l' ostacolo che impedisce alla compagnia di cominciare i lavori, è l'obbligo di costruire il tronco di Grenoble. Per soccorrerla efficacemente, sarebbe necessario eliminare questa obbligazione e prolungare la durata della concessione; ma il Governo si riserberebbe però il diritto di ridurre il godimento in ragione del risparmio che si realizzerebbe sui lavori, e rendere definitivamente obbligatoria l' esecuzione del tronco, se i prodotti netti della linea principale ammontassero oltre il 7 per cento nei primi cinque anni della attivazione.

Per le piccole linee di Montereau, di Dieppe si reclama la garanzia dell' interesse. Il capitale di queste compagnie è tanto piccolo, che non vi sarebbe alcun rischio ad accordar questa garanzia, riserbando al tesoro il diritto di partecipazione ai beneficii al di sopra di un determinato introito. Questo diritto non sarebbe illusorio, poichè le due concessioni in discorso sono lunghissime, e perchè v'è certezza di veder crescere i guadagni durante la maggior parte del loro corso al di là dei limiti fissati, sì deboli in principio come si suppone.

Questa maniera di concorso, colla facoltà di ulteriore revisione, fa fronte ad ogni seria obiezione. Permette di venire in soccorso efficacemente dei numerosi interessi collegati colla continuazione dei lavori delle strade ferrate senza impegnare lo Stato più di quello che debba.

Il male che pesa sulle compagnie e impedisce loro di soddisfare ai loro impegni, è non tanto la mancanza assoluta di danaro fra gli azionisti, quanto la diffidenza esagerata esistente fra i capitalisti sull' avvenire delle ultime concessioni di strade ferrate. Tranquillizzando il loro spirito colla certezza di evitare una perdita, garantendo loro in qualche maniera un conveniente interesse industriale, si attirano verso queste grandi intraprese, si decidono a somministrare i mezzi di esecuzione, e si ottiene questo gran risultato senza veruno sforzo del tesoro, senza compromettere il suo credito, senza aggravio de' contribuenti; in una parola si scioglie il difficile problema di mettere in esatta proporzione i vantaggi di ogni concessione di strada ferrata, nella durata e nei profitti, coi sacrifizi reali fatti per il suo stabilimento.

Ancora una volta, non si può più a lungo stare incerti su questa grave quistione. L' esempio dato a Londra dal cancelliere dello Scacchiere deve decidere il signor Dumon e i suoi colleghi. Fra noi non si tratta di tre strade col capitale di 75 milioni, ma della linea madre da Parigi a Avignone, rappresentata da un capitale di 450 milioni; si tratta niente meno che di 100 mila operai e delle loro famiglie, che i lavori di questa linea impiegherebbero direttamente, di milioni di altri pei quali il pronto compimento della strada è il solo mezzo di conservare il lavoro nelle fabbriche che hanno a lottare contro i prodotti delle manifatture estere, provviste di mezzi di trasporto più economici dei nostri.

Spese di esecuzione delle strade ferrate.

Il rapporto presentato all'ultima assemblea degli azionisti della strada ferrata di Lione dal signor Jullien, ingegnere in capo della compagnia, sulla stima di previsione delle spese per la strada, è un documento di troppo grande importanza nelle circostanze attuali, perchè non si abbia a farne un rapido esame. Comincia il rapporto da una esposizione della situazione dei lavori su tutta la estensione della linea al 15 aprile 1847.

Questa situazione è soddisfacentissima; la durata della bella stagione nel 1846 è stata messa abilmente a profitto, per avanzare tutte le grandi opere d' arte fra Parigi e Tonnerre, sopra una lunghezza di 200 chilometri, e garantirle dai danni delle pioggie. Questo risultato si è felicemente raggiunto, e senza alcuno accidente. Il traforo della gran galleria di Blaisy, principal opera della linea, è il solo lavoro intrapreso nella sezione da Tonnerre a Dijon, di cui d'altronde tutti i progetti sono approvati. Questo lavoro si prosegue con attività, e impiegherà presto da 3 o 4 mila operai, indipendentemente da 12 macchine a vapore, ciascuna della forza di venti cavalli. Tra Dijon e Châlons, la strada è costrutta da-

gli ingegneri dello Stato, che la terminano in questo momento, e potranno rimetterla alla compagnia nel presente anno.

Da Dijon all' ingresso, la linea è definitivamente decretata; i progetti saranno sottomessi alla amministrazione superiore, e i lavori potranno esser cominciati nel corso di questa stagione, se le circostanze lo permettono. 60 mila operai saranno allora impiegati direttamente nei cantieri della compagnia, indipendentemente da quelli impiegati nelle foreste, cave di pietre e di carbone, e miniere, e a preparare il materiale da costruzione della strada, e per l' esercizio, in pietre, cuscinetti, rotaie, macchine, vetture ec.

La seconda parte del rapporto è consacrata alla stima di previsione delle spese per lo stabilimento completo della strada ferrata. È divisa in due capitoli, dei quali il primo comprende tutte le spese che la legge dell' 11 giugno 1842 pone a carico delle compagnie, l' altro le spese che la stessa legge mette a carico dello Stato. Importa soprattutto consultare questa seconda parte; essa riassume esattamente, secondo i contratti fatti, le condizioni economiche attuali della esecuzione delle strade ferrate.

Le spese a carico delle compagnie a forma dell' 11 giugno 1842 erano stimate a quell' epoca, nella quale tutti in Francia ignoravano la necessità delle strade ferrate a grande circolazione, a 150,000 franc. per chilometro: il signor Jullien le innalza nel suo rapporto alla cifra di 212,000, maggiore della prima di 41, 3 per cento, e giustifica questa cifra colla analisi degli elementi che hanno servito a formarla.

Le spese a carico delle compagnie risultano da quattro principali articoli.

La strada e suoi accessorii, che comprende le traverse, rotaie, scarpe, cavalletti, punzoni e la mano d'opera di trasporto e collocamento, che oggi non si possono ottenere, a motivo del prezzo eccessivo delle rotaie, della fusione del ferro, e del legname, a meno di 100 franchi per metro di doppia rotaia, ossia 100,000 franchi per chilometro.

Le strade accessorie per la stazione dei convogli, per il servizio delle stazioni dei viaggiatori e delle mercanzie, delle fabbriche e depositi delle macchine, sono sempre state computate il decimo della strada principale, e spesso è necessario aumentarle nel corso dell' esercizio: calcolando solo il decimo, si hanno 10,000 franchi per chilometro.

La ghiaia o pietra spezzata per formare una base solida da collocarvi le traverse, entra nello stabilimento di una nuova strada, la quale è necessario ricolmare frequentemente prima che essa siasi assodata quanto conviene, cioè per 6 metri cubici per metro corrente della doppia strada; non si può calcolarla a termine medio, per cagione dei trasporti spesso considerabili, meno di 4 franchi per metro cubo, ossia franchi 24, e 24,000 franchi per chilometro.

Il *materiel roulant*, per esser collocato nella situazione delle strade ferrate dello stesso ordine, dopo due o tre anni di circolazione esige una spesa di 50,000 franchi per chilometro almeno (1).

Le spese generali di amministrazione e di personale, e le spese diverse formano l' ultimo articolo di questo *budget*. La cifra loro non è costante, tuttavia può valutarsi, sopra una linea così estesa e dietro la esperienza di altre ferrate, almeno di 20,000 franchi per chilom. (2).

Queste varie cifre nell' insieme formano 212,000 franchi sopra indicati.

Le spese poste a carico dello Stato dalla legge dell' 11 giugno 1842, e accresciute poi di quelle poste in principio a carico dei comuni e dipartimenti traversati, furono stimate a quell' epoca per il prezzo medio di 225,000 franchi per chilometro; dietro il rapporto del signor Jullien esse spese crescerebbero per la ferrata di Lyon fino a 268,342.

Di quattro articoli si compongono queste spese.

Indennità dei terreni. Questa è la prima piaga delle strade ferrate, e nessuna l' ha sfuggita.

La compagnia d' Orleans ha pagato per

	fr. per chil.
i terreni fuori di Parigi . .	42,557
Quella di Rouen che non ha stazione in Parigi.	42,187
Quella dell' Havre, compresivi i terreni della traversata di Rouen e dell' arrivo all' Havre.	110,526
La compagnia da Avignone a Marsiglia (125 chilometri) compresovi gli ingressi in Avignone e Marsiglia . . .	80,000
Strade ferrate Belgie il medio.	44,000
Quelle inglesi il medio . .	70,000

Molte volte è stato raggiunto il maximum di 100,000 franchi, ma non è mai sceso molto al di sotto di 50,000 franchi.

Per la ferrata di Lyon, che traversa dei terreni di gran valore fra Parigi e Tonnerre, e fra Châlons e Lyon, la spesa sarà, non compreso l' ingresso in Parigi, e la traversata di Lione, di 42,262 franchi per chilometro.

Le stazioni e laboratorii di Parigi comprenderanno una superficie totale di 52 ettari, 56 ari e 78 centiari, e costeranno tanto per il valore dei terreni, che per le costruzioni da erigervisi, la somma totale di 10 milioni; il che porterebbe il prezzo totale dei terreni a 62,103 franchi per chilometro.

Movimenti di terra. La perizia di questi movimenti compilata dagli ingegneri, dà, per la ferrata di Lione, non compreso l' attraversamento di questa città, una spesa media di 71,709 franchi per chilometro.

La compagnia d' Orleans, la di cui strada è tracciata sulla metà della lunghezza a traverso le pianure della Beauce, ha speso pei movimenti di terra 62,000 franchi per chilometro.

Lavori d' arte. Essi sono numerosissimi e importantissimi sulla via ferrata di Lione, oltre il *tunnel* di Blaisy di 4,100 metri in lunghezza, e se ne contano nove altri aventi nell' insieme uno sviluppo di 2,720 metri. Considerabilissimo è il numero dei ponti e dei viadotti, molti dei quali di quest' ultimi hanno fino a 43 metri di altezza. In somma la spesa per questo articolo si eleverà secondo il passato movimento e i calcoli degli ingegneri, e non compresi nella traversata di Lione, a 47,700,000 franchi, o 93,530 franchi per chilometro.

Stazioni e dipendenze. Queste costruzioni sono stimate 41,000 franchi per chilometro.

Questa cifra si spiega col gran numero di città importanti a cui la ferrata di Lione porterà un benefizio, e che esigeranno tutte vaste *gares*, fra queste segnatamente Melun, Fontainebleau, Montereau, Sens, Joigny, Tonnerre, Dijon, Beaune, Châlons, Tournon, Mâcon e Villefranche. La moltiplicazione del numero de' chilometri di cui si compone la ferrata di Lione nel prezzo antecedente formano, colle spese a carico delle compagnie, una somma di . 110,240,000

Per le spese a carico dello Stato, meno i lavori del traversamento di Lione	136,500,000
Fondo di riserva . .	3,000,000
Traversamento di Lione secondo le prescritte tracce	24,000,000
Interesse delle azioni durante l' esecuzione dei lavori, e somma da valutarsi per le spese impreviste.	26,260,000
Totale	300,000,000

Tale è il conto presentato dal signor Jullien, non solo agli azionisti della ferrata di Lione, ma a tutti gli uomini pratici: su questo conto la compagnia ha basati i suoi reclami.

Eccettuato l' ultimo articolo dei 26 milioni per le spese impreviste e l' interesse delle azioni, che possiamo discutere, troviamo, per noi, che le valutazioni, al prezzo attuale dei materiali e della mano d' opera, sono piuttosto deboli che forti: e in ogni caso nessuna è esagerata.

D' altronde volendo entrare nella via che abbiamo indicata di condizioni riducibili seguendo la cifra reale delle spese, non vi sarà alcun inconveniente prendendo i calcoli del signor Jullien per base delle nuove condizioni da farsi alla compagnia di Lione, per la continuazione

(1) All' epoca dell' apertura della ferrata di Orleans, il materiale rotante entrava nelle spese fatte per 40,000 franchi per chilometro, ma due anni dopo si elevava a 58,000 franchi per chilometro, ed aumenta ogni giorno. Accade lo stesso sulle strade ferrate del Rouen e del Nord.

(2) Sulla ferrata di Orleans quest' articolo di spesa si è elevato a 23,340 franchi per chilometro.

dei lavori tanto bene e così energicamente cominciati, che se le circostanze non venivan quest'anno a rallentarne l'impulso, si poteva nel prossimo 1848 andare da Parigi a Tonnerre, e da Châlons a Dijon.

Il rapporto del signor Jullien termina con alcuni confronti interessanti fra le spese presunte della ferrata di Lione e quelle effettuate sulle altre strade ferrate e sui canali. Alcuni quadri comparativi fra la prima stima di previsione e la spesa reale dei diversi canali e strade ferrate attivate in diversi tempi in Francia, nel Belgio e in Inghilterra, appoggiano le considerazioni emesse nel rapporto. Ci vien meno il foglio per esaminare oggi questi documenti. Vi torneremo sopra nel prossimo bollettino.

(Estratto dal giornale *La Presse.*)

Commercio — Industria

Società Toscana per l'industria del ferro.

Continuazione.

» Con questo doppio vantaggio alli azionisti ed ai compratori sugli oggetti fabbricati in Toscana presso Livorno, non vi sarà mai officina di qualunque paese d'oltremare o d'oltremonti, che ne possa sostenere la concorrenza, per cui la quantità di macchine da costruirsi in questa officina toscana si potrà mantenere nella sua integrità, come si è supposto da principio; ed in questo caso indubitabile, il dividendo agli azionisti non sarà solamente del 20 per cento, ma del 30 e perfino del 40 per cento.

» Si potrà incominciare ad ottenere almeno il primo dividendo del 20 per cento alla fine del 3° anno, dal giorno della costituzione della società, contando d'impiegare 18 mesi nella costruzione delle officine, innanzi d'incominciare a costruire macchina alcuna, potendo essere completamente ultimate ed arredate tutte le fabbriche di questa prima officina nel secondo anno, e nel terzo essere costrutte tutte le macchine nel minor numero supposto.

» Ma si potrà incominciare a costruirne anche appena terminata la fonderia, e costrutta una parte delle fucine e dell'aggiustaggio, e così incominciare ad avere un dividendo anche alla fine del secondo anno, innanzi che gli azionisti abbiano sborsato neppure un milione e mezzo.

» Per tal modo chi voglia riguardare nell'attuale impresa un puro oggetto di speculazione, vi troverà il più sicuro e il più lucroso collocamento de' propri capitali.

» Intimamente di ciò convinti i soci fondatori non dubitarono di obbligarsi ad assumere cento azioni per ognuno, nè si vollero per questo riserbato vantaggio veruno sopra i semplici azionisti, ben contenti che ad essi possa essere attribuito il merito di avere per i primi promossa una delle più utili fra le intraprese industriali italiane.

» Il capitale sociale è fissato in dieci milioni di lire toscane, divisi in ventimila azioni al portatore.

» Ogni azione è di lire cinquecento.

» Il prezzo delle azioni si paga per ventesimi: il primo ha luogo nell'atto dell'acquisto, e gli altri a misura dei bisogni della società e a richiesta autorizzata dall'adunanza generale, e sempre dietro avviso di due mesi avanti il pagamento di ogni ventesimo. Questi avvisi verranno volta per volta inseriti nella gazzetta e nel giornale di commercio di Firenze.

» La residenza della direzione generale e della cassa della società è situata in via Maggio n° 1874; ed ivi il pubblico potrà venire a fare acquisto delle azioni, a prendere cognizione degli statuti della società, e osservarne i piani e i disegni, già approntati dai soprannominati ingegneri. »

La società viene formata e costituita dai signori:

Degli Albizzi march. Ottavio Rinaldo. — Baciocchi Camerata princ. N. Elisa. — Buccellato Luigi Ruggero. — De-Ceresa Gius. — Conti princ. D. Cosimo. — Failoni Giovanni. — Fauche Gaspare Adolfo. — De Ferrari duca di Galliera. — Gargiolli dott. Lorenzo. — Ginori c. Giovanni. — Harris cap. Isacco. — Le Bon barone Eugenio. — Malaguzzi Valeri conte Alessandro. — Massaroni cav. Rocco. — Mocenigo conte Alvise. — Orsini d'Orbassan c. Gioacchino. — Panciatichi Ximenes d'Aragona march. Ferdinando. — Piana avv. Vincenzo. — Quartesi Gio. Batt. — De Stoelting barone Luigi.

Il Governo granducale ne approvò lo Statuto il 12 dicembre 1846. In deroga dello Statuto si elessero per presidente Adolfo G. Fauche, e le altre cariche della società.

Notizie diverse

La via ferrata maremmana fra Livorno e Civitavecchia ha trovato chi, sulla *Bilancia*, ne pesasse tutta l'importanza. Fautore delle idee del conte L. Serristori, d'altronde rispettabilissimo ingegno, egli si fa partigiano di un sistema, ripudiato ormai da chiunque vede addentro alla quistione delle ferrate italiane con sana coscienza e vero amor nazionale.

— Il ministro de' lavori pubblici ha presentato alla Camera dei Pari il progetto di legge, di già adottato dalla Camera dei Deputati, relativamente alla *restituzione delle cauzioni delle Compagnie di strade ferrate.*

— Si sono stabilite le basi d'un trattato di commercio tra il Belgio e Napoli. Si dice che sia assai vantaggioso pel Belgio, sopratutto per le armi e le macchine, delle quali favorisce l'importazione nel regno delle due Sicilie, per mezzo d'una riduzione del 20, e del 30 per cento sopra i diritti attuali.

— *Vienna, 30 aprile* 1847. — È incredibile la somma energia, e l'attività e la perseveranza, che questo Governo impiega nelle strade di ferro, e negli elementi affini e creatori di opifici, di fabbriche, di stabilimenti. Domani si apre una nuova strada di ferro, cioè un gran tronco, il quale però è di somma importanza; e, rompendo il muro di separazione la prima volta coll'estero, Vienna dà la mano a Berlino, e di là in Amburgo. Quando sarà finita la strada da Vienna a Trieste, opera lunga, immensa, erculea, e per le montagne continue che bisogna domare, Trieste comunicherà con Amburgo, vale a dire l'Adriatico coll'Atlantico; e quindi da Roma in Ancona, colla lenta vittura, in 38 ore; d'Ancona a Trieste in 16 ore; da Trieste a Vienna in 30 ore; da Vienna in Amburgo, passando per Berlino, in 48 ore.

Bibliografia

Sul commercio e sulle assicurazioni marittime, discorso dell' avv. Cesare Salmi. Roma, tip. della Pallade romana 1847, *in ottavo.*

È diviso questo discorso in quattro paragrafi. Nel primo l'autore ragiona del commercio marittimo in generale. Nel secondo prova che le assicurazioni marittime fanno prosperare il commercio, ed insieme parla dell'origine e degli elementi di questo contratto. Espone nel terzo, come le leggi commerciali garantiscono l'esercizio di questo contratto, e ne fa l'analisi storica. Quindi bandisce la utilità delle società anonime, le quali, essendo mezzo efficacissimo ad esercitare le assicurazioni, giovano al tempo stesso il commercio marittimo. Non vogliamo tacere questo gran fatto recato per provare l'assunto. Nella *gazzetta di Augusta* del 1846 si legge, che le compagnie di assicurazione di Amburgo aveano pagato dal 1814 (epoca di loro fondazione) fino al 1845 la somma di 300 milioni di marchi di banco, ossia 456 milioni di franchi.

Finalmente dà un cenno intorno alla *Società romana delle assicurazioni marittime e fluviali* (di cui fu approvato lo Statuto il dì 24 marzo 1847), la quale crediamo che abbia dato origine a quest'importante e dotto discorso del signor avv. Salmi. Nel nostro Stato di simili società non ne esisteva che una ad Ancona, la quale tuttavia prospera, sebbene non abbia estensione di capitali. Crediamo che la romana società, fondata sopra più ampia base, e con maggiori capitali, sia per riuscire di un'utilità assai più grande. Ci auguriamo che presto sia costituita, e cominciar possa le sue operazioni.

Il Direttore O. Gigli

Borsa di Roma del 21 Maggio 1847

EFFETTI PUBBLICI

Consolidato Romano al 5 per cento godimento dal 4. trimestre 1847

	Lettera	Moneta
Apertura Sc.	— —	105 50
Chiusura »	— —	105 50

Premio di attergazione Sc. 2.

Napoli. . . .	80 70	Genova . .	18 37
Livorno. . .	15 65	Londra . .	469 50
Firenze . . .	15 65	Parigi . . .	18 30
Venezia . . .	15 77	Marsiglia. .	18 30
Milano . . .	15 83	Lione . . .	— —
Ancona . . .	99 25	Augusta . .	47 —
Bologna. . .	99 40	Vienna. . .	— —

Società di Assicurazioni. — Azioni di garanzia Sc. 107 13 Sc. 167 13
— effettive. . 500 — 560 —

Banca Romana. — 1,395 Azioni in circolazione di sc. 500 l'una. *Alla pari.*

Società Romana delle Miniere di ferro. — Capitale sociale sc. 600,000, rappresentato da 6,000 Azioni di scudi 100 l'una. *Alla pari.*

Società di Fonderia e Stabilimento meccanico Romano, sotto la ditta Gigliesi, Watson e Comp. — Capitale sociale sc. 60,000, rappresentato da 300 Azioni di sc. 200 l'una. *Alla pari.*

Il dividendo dell'anno 1845 fu del 6 3/4

CORSO DELLE AZIONI DI VARIE STRADE FERRATE ITALIANE ED ESTERE

DESIGNAZIONE DELLE STRADE	DISTANZE ESEGUITE in Miglia Romane	CAPITALE DI FONDAZIONE	PRODOTTO GIORNALIERO per Miglia Romane	CORSO delle AZIONI
Private Pontificie				
— —	»	» »	»	»
— —	»	» »	»	»
Private Italiane				
Milano — Venezia	180	Sc. 10,000,000	»	109 5/8
— — Monza	10	575,000	»	156
Firenze — Livorno	64	4,500,000	»	88 1/8
Lucca — Pisa	14	400,000	»	90
Napoli — Nocera	30	2,150,000	»	*Senz'affari*
Private Germaniche				
Vienna — Nord	158	6,700,000	16 88	167
— — Gloggnitz	56	4,800,000	42 50	122 1/4
— — Pesth	38	1,200,000	10 60	98 5/8
Berlino — Anhalt	101	4,200,000	13 68	109 1/4
— — Magdeburg	95	3,800,000		89
— — Amburgo	150	*Nuova*		107 3/4
— — Stettino	112	3,320,000	9 »	107
Slesia — Bassa	225	7,200,000	5 »	86
Magdeburg — Halberstadt	39	1,100,000	8 60	113 1/2
— — Lipsia	80	1,600,000	18 50	200 1/2
Colonia — Belgio	57	3,200,000	22 80	86
Dusseldorf — Elberfeld	18	720,000	23 50	106 1/2
Taunus	33	1,200,000	19 60	143 1/3
Lipsia — Dresda	77	3,150,000	17 40	118 1/2
Governative German.				
Vienna — Trieste	320	*Amministrazione governativa*	7 40	*Non sono in commercio*
Bavare	137		6 30	
Badense	152		14 »	
Wurtemberghesi	7		11 60	
Brunswighensi	66		»	
Anoveresi	77		»	
Private Francesi				
Paris — St-Germain	12			F. 947 50
— — Versailles (destra)	16			—
— — — (sinistra)	11	*Il corso delle Azioni francesi si regola sul valore di franchi 500 per Azione: il loro prodotto sarà dato con un successivo numero, non constando ancora quello dell'ultimo semestre.*		—
— — Orléans	76			1230
— — Rouen	86			927 10
— — Havre	»			673 75
— — Lyon	»			431 25
— — Strasbourg	»			427 50
— — Nord	»			625
Orléans — Bordeaux	»			515
Strasbourg — Basilea	90			190
Bordeaux — Cette	»			445
Avignon — Marseille	»			770

PUBBLICAZIONI DELLO STABILIMENTO TIPOGRAFICO DELLA SOCIETA' EDITRICE ROMANA

BIBLIOTECA DELLE FAMIGLIE

DIRETTA E COMPILATA DA O. GIGLI

Con la collaborazione dei Signori Principe Carlo Buonaparte. — Cav. abate Ferrante Aporti. — Cav. Adriano Balbi. — Prof. abate Giuseppe Baruffi. — Prof. cav. Giacinto Collegno. — Prof. bar. Giovanni Plana. — Dott. Luigi Masi. — Prof. Francesco Orioli. — Prof. Gioacchino Taddei. — Conte Pietro Estense Salvatico. — Marchese Orazio Antinori. — Prof. Vitale Rosi.

100 Vol. in-18° Bai. 10 il Volume

(*Se ne pubblica un volume al mese.*)

Questa *Biblioteca* sarà composta di tre diverse serie: delle quali la prima conterrà Trattati elementari riguardanti l'educazione sia intellettuale, sia morale, sia fisica; la seconda conterrà completi o in saggio gli Scrittori classici della nostra letteratura, e la terza sarà formata da una *Enciclopedia d'arti e mestieri.*

L'ARTIGIANELLO

Giornale morale, religioso, istruttivo

PER L'EDUCAZIONE DEL POPOLO

Diretto e pubblicato da OTTAVIO GIGLI.

TERZO ANNO

Questo giornale settimanale forma ogni anno un volume di pagine 420 circa, e si pubblica tutti i sabati in un mezzo foglio in-8 a due colonne.

I due primi volumi sono stati già pubblicati.

L'obbligo dell'associazione è per un anno, ossia per un volume, il quale contiene i fogli dal gennaio a tutto dicembre.

Si paga anticipatamente per un mese bai. 5; per un trimestre bai. 15; per un semestre bai. 30; per un anno bai. 60.

AVVISO

L'aumento della popolazione nello Stato Pontificio ed altrove, effetto della pace che regna da molt'anni, si appalesa ancora nelle picciole terre. Porto d'Anzio, che dapprima conteneva co'pochi fabbricati attuali agiatamente i suoi abitanti, ora abbisognando di case, perchè il numero di questi si è fatto maggiore e l'industria ancora accresciuta, si va studiando al presente il modo di provvedere ad un tale urgente bisogno.

Li Sigg. fratelli Mencacci, bramando contribuire al ben essere di quegli abitanti, offrono di dare a chiunque credesse di suo interesse porzioni delle terre che posseggono in quel circondario a titolo enfiteutico per erigervi sopra un qualche caseggiato ad uso di abitazione nelle vicinanze dell'antico Porto Neroniano ora centro dell'abitato.

L'oggetto per cui questi fondi si concederanno è coadiuvato poi da una giovevole circostanza, di ritrovare cioè nel luogo stesso una fornace che somministrerebbe materiali, come fa alle terre circonvicine, a tenui prezzi, e che riuscirebbero per la prossimità del luogo esenti da spese di trasporti.

Chiunque credesse convenirgli di accudire a questo contratto, potrà rivolgersi al sig. Francesco Mencacci alla sua abitazione in Roma via Tre Cannelle N. 102, col quale potranno convenire sopra ogni punto relativo, e troveranno condiscendenza a tutte quelle facilitazioni che possono procurare l'effetto per cui si propone.

ROMA. — Tipografia della Società Editrice Romana, via Felice, N° 121. — *Con permesso.*